

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA EVROPSKÉ INTEGRACE

Vliv hospodářské krize na cestovní ruch
Impact of the Economic Crisis on Tourism

Student: Barbora Procházková

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Elen Válková

Ostrava 2013

VŠB - Technická univerzita Ostrava
Ekonomická fakulta
Katedra evropské integrace

Zadání bakalářské práce

Student: **Barbora Procházková**
Studijní program: B6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6210R004 Eurospráva
Specializace: 01 Eurospráva
Téma: **Vliv hospodářské krize na cestovní ruch**
Impact of the Economic Crisis on Tourism

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Teoretická východiska cestovního ruchu
 3. Hospodářská krize a její dopady na cestovní ruch
 4. Analýza dopadů na letiště Leoše Janáčka v Ostravě
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

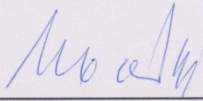
Seznam doporučené odborné literatury:

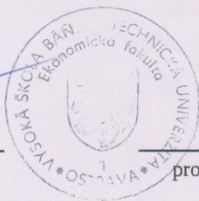
HOLEČEK, Milan. *Zeměpis cestovního ruchu*. 2. upravené a rozšířené vyd. Praha: Česká geografická společnost, s. r. o., 2007. ISBN 80-86034-64-X.
PALATKOVÁ, Monika. *Mezinárodní cestovní ruch*. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-3750-8.
KOHOUT, Pavel. *Finance po krizi: Evropa na cestě do neznáma*. 3. rozšířené vyd. Praha: Grada, 2011. ISBN 978-80-247-4019-5.

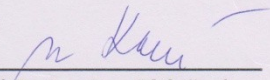
Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Elen Válková**

Datum zadání: 23.11.2012
Datum odevzdání: 10.05.2013

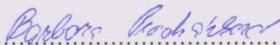

Ing. Boris Navrátil, CSc.
vedoucí katedry




prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Prohlašuji, že jsem celou bakalářskou práci, včetně příloh, vypracovala samostatně.

Ve Valašském Meziříčí dne 10. Května 2013


.....
Barbora Procházková

Poděkování

Ráda bych tímto poděkovala především mé vedoucí bakalářské práce Ing. Elen Válkové za její ochotu a cenné rady při zpracování.

Obsah

1	Úvod.....	3
2	Teoretická východiska cestovního ruchu	4
2.1	Vznik a vývoj cestovního ruchu světové ekonomiky a turismu do 2. Světové války.....	5
2.2	Druhy a formy cestovního ruchu	6
2.2.1	Druhy cestovního ruchu	6
2.2.2	Formy cestovního ruchu.....	7
2.3	Řízení a organizace cestovního ruchu	7
2.3.1	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR	7
2.3.2	CzechTourism	8
2.4	Regionální orgány státní správy	9
2.4.1	Orgány samosprávy v oblasti cestovního ruchu.....	9
2.4.2	Regionální a občanská sdružení v cestovním ruchu	9
2.4.3	Informační centra	9
2.4.4	Profesní sdružení cestovního ruchu	10
2.5	Orgány a organizace cestovního ruchu ve světě	10
2.5.1	Světová organizace cestovního ruchu (UNWTO)	10
2.5.2	Světová rada cestování a cestovního ruchu (WTTC)	10
2.5.3	Evropská komise cestovního ruchu (ETC).....	11
2.5.4	Evropská skupina pro cestovní ruch (ETAG).....	11
2.5.5	Evropský svaz odborníků cestovního ruchu (EUTO).....	11
2.5.6	Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA).....	11
2.5.7	Evropská asociace cestovních agentura cestovních kanceláří (ECTAA)	12
2.5.8	Asociace hotelů, restaurací a kaváren (HOTREC)	12
2.5.9	Spolupráce HOTREC a ECTAA	12
2.6	Právní úprava cestovního ruchu v České republice.....	13
2.7	Postavení cestovního ruchu v rámci českého a světového hospodářství	14
2.8	Ekonomické přínosy cestovního ruchu v České republice	14
2.9	Statistika cestovního ruchu	14
2.10	Satelitní účet cestovního ruchu (TSA)	16
2.11	Prognóza UN WTO rozvoje cestovního ruchu ve světě.....	17
2.12	Cestovní ruch a Evropská unie	17

2.12.1	Kompetence Evropské unie ve vztahu k cestovnímu ruchu.....	18
2.12.2	Politika Evropské unie a cestovní ruch.....	19
2.12.3	Politické cíle.....	20
2.12.4	Ostatní politiky EU ovlivňující cestovní ruch	20
2.12.5	Calypso	21
2.12.6	Směrnice EU a další právní akty, které upravují činnost v cestovním ruchu.....	21
2.12.7	Dokumenty o politice EU ve vztahu k cestovnímu ruchu.....	22
2.12.8	Financování cestovního ruchu z fondů Evropské unie	22
2.12.9	Operační programy a cestovní ruch	23
3	Hospodářská krize a její dopady na cestovní ruch	24
3.1	Teoretická východiska hospodářských krizí	24
3.1.1	Finanční krize.....	24
3.1.2	Bankovní krize	24
3.1.3	Měnová krize	25
3.1.4	Dluhová krize.....	25
3.1.5	Hospodářská a ekonomická krize	25
3.2	Hospodářská krize v letech 2007 – 2009.....	26
3.2.1	Varování, které byly ignorovány	26
3.2.2	Americká hypoteční krize 2007 – 2009	29
3.2.3	Hospodářská krize v Evropě	31
3.2.4	Dopad hospodářské krize na cestovní ruch.....	34
3.2.5	Poučení z hospodářské krize	36
4	Analýza dopadu na letiště Leoše Janáčka v Ostravě	39
4.1	Mezinárodní letiště Leoš Janáček Ostrava Airport.....	39
4.1.1	Historie letiště	40
4.1.2	Základní informace o letišti	42
4.1.3	Organizace působící na letišti.....	42
4.2	Zhodnocení jednotlivých let provozu letiště v letech 2007 – 2012	42
4.2.1	Zhodnocení za rok 2007	42
4.2.2	Zhodnocení za rok 2008	44
4.2.3	Zhodnocení za rok 2009	45
4.2.4	Zhodnocení roku 2010	47

4.2.5	Zhodnocení roku 2011	48
4.2.6	Zhodnocení za rok 2012	50
4.3	Zhodnocení dopadu hospodářské krize na letiště	51
5	Závěr.....	55

1 Úvod

Tématem této bakalářské práce je vliv hospodářské krize na cestovní ruch. Konkrétně je práce zaměřená, jak hospodářská krize ovlivnila letiště Leoše Janáčka v Ostravě, které je třetí největší letiště v České republice. Cestovní ruch je průřezovým odvětvím, které zahrnuje nejrůznější služby a profese a je napojeno na mnoho dalších hospodářských činností.

První kapitola je zaměřena na obecné vymezení cestovního ruchu, na jeho druhy a formy. Dále jsou charakterizovány organizace, jak státní tak celosvětové, které s cestovním ruchem souvisejí. V další části kapitoly je popsán satelitní účet cestovního ruchu a dále je zde definován vztah cestovního ruchu a Evropské unie, politika Evropské unie a jak Evropská unie financuje cestovní ruch.

Druhá kapitola je zaměřena na hospodářskou krizi a na její dopady na cestovní ruch. V první části této kapitoly jsou vymezeny základní pojmy jako finanční krize a hospodářská krize. Tato kapitola pojednává o hospodářské krizi z let 2007 – 2009, které se vžilo označení Velká recese. Je zde rozebrána hypoteční krize v USA a dále vznik a průběh celosvětové hospodářské krize. Poslední část kapitoly je zaměřena, jak hospodářská krize ovlivnila cestovní ruch, jelikož cestovní ruch je důležitým tvůrcem HDP a také vytváří mnoho pracovních míst.

Poslední kapitola je konkrétně zaměřená, jak hospodářská krize ovlivnila letiště Leoše Janáčka v Ostravě. Toto letiště funguje již od roku 1956, patří mezi mezinárodní letiště a má jako druhé letiště nejdelší dráhu v České republice. V první části kapitoly jsou popsány základní informace o letišti, jeho historie a současnost. Cílem poslední kapitoly je, zhodnotit situaci letiště v jednotlivých letech od roku 2007 do roku 2011, na základě statistik o počtu cestujících, celkovém počtu letů a výsledku hospodaření a poté zhodnotit celkový stav letiště, a jak moc ho krize ovlivnila.

Cílem bakalářské práce je pomocí charakteristiky cestovního ruchu, a hospodářské krize v letech 2007 – 2009 zhodnotit, jak tato krize ovlivnila cestovní ruch a konkrétně letiště Leoše Janáčka v Ostravě.

2 Teoretická východiska cestovního ruchu

Cestovní ruch patří mezi důležité ekonomické a sociální jevy současné společnosti. Přesná definice cestovního ruchu je velmi obtížná. Definice Světové organizace cestovního ruchu říká, že cestovní ruch je činnost osoby, cestující ve volném čase na přechodnou dobu do místa mimo její trvalé bydliště, a to za jiným účelem, než je vykonávání výdělečné činnosti v navštíveném místě. Při zkoumání cestovního ruchu se mohou uplatnit různá stanoviska, což dokazuje, že jde o složitý a mnohostranný jev.

Cestovní ruch můžeme charakterizovat jako:

- a) Oblast spotřeby - dochází k uspokojování potřeb lidí, jako je např. potřeba odpočinku, poznávání, potřeba sportovního nebo kulturního vyžití nebo kontaktu s lidmi.
- b) Významnou součást národní ekonomiky – tvoří ji řada podnikatelských činností v rámci zajištění účasti lidí v cestovním ruchu (doprava, ubytování, stravování, činnost cestovních kanceláří, průvodcovské služby atd.)

Na cestovní ruch působí různé vlivy, které ho mohou přímo či nepřímo ovlivňovat. Mezi přímé vlivy patří např. ubytovací zařízení, stravovací zařízení, cestovní kanceláře, cestovní agentury, letecká doprava, silniční doprava, železniční doprava, muzea, divadla, kulturní a přírodní památky, pojišťovny a další. Mezi nepřímé vlivy patří např. stavební průmysl, výroba potravin, nápojů, dopravních prostředků, pohonných hmot, oděvní průmysl, zemědělství a další.

Působení cestovního ruchu se projevuje v ekonomice, kdy od cestovního ruchu očekáváme přínos pro oblastní, národní i světové hospodářství. Cestovní ruch se podílí na tvorbě Hrubého domácího produktu (dále HDP), na vytváření nových pracovních a podnikatelských příležitostí a má velký vliv na výsledné saldo běžného účtu platební bilance¹.

Cestovní ruch patří k významným složkám světové ekonomiky i hospodářství jednotlivých států. Ve druhé polovině 20. století působily na jeho rozvoj kladně tři důležité podmínky –

¹DROBNÁ, Daniela a Eva MORÁVKOVÁ. *Cestovní ruch: pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna, 2007, 208s. ISBN 80-7168-901-7

delší období míru, které bylo na většině povrchu Země, růst fondů volného času a růst průměrných příjmů u většiny obyvatel vyspělých států. Cestování, které bylo dříve omezeno na úzký okruh lidí, se stalo běžnou součástí životního stylu velkého počtu lidí dnešního světa, zejména ve vyspělých zemích. V současnosti se cestovní ruch řadí ve světovém měřítku k nejrychleji rostoucím odvětvím.

Cestovního ruchu se v současné době zúčastňuje stále více lidí. Zatímco v roce 1950 vyjelo do zahraničí okolo 2,5 milionu turistů, na konci 20. století počet turistů překročil 600 milionů a v roce 2002 přesáhl hranici 700 milionů. Ve stejném období vzrostly příjmy ze zahraničního cestovního ruchu ve světě a to více než 200 krát. Podobně rychlým tempem rostou i příjmy z cestovního ruchu. Jak z výnosů z ubytování, ze stravování nebo dopravy, tak i z výnosů z prodeje potravin a jiných průmyslových produktů².

2.1 Vznik a vývoj cestovního ruchu světové ekonomiky a turismu do 2. Světové války

Vznik a rozvoj turismu je spojen s uspokojováním potřeb, podmínkou existence byla především změna ekonomických podmínek, především na potřebu vzdělávání, poznávání ale i rekreace, spojení s přírodou nebo kontakt s lidmi. Počet obyvatel v domácím nebo mezinárodním turismu neustále rostl a to bylo důsledkem změny jeho ekonomického zapojení v rámci národní ekonomiky. Formování a vývoj světové ekonomiky a charakter mezinárodních ekonomických vztahů jsou faktory určující pro vývoj a formování mezinárodního turismu. Vznik světové ekonomiky se dá předpokládat na první třetinu

19. století a to díky vědecko-technickému pokroku a společenským změnám především v Evropě. Mezi rozhodující faktory pro vznik a rozvoj cestovního ruchu se dají považovat tyto faktory: rozvoj výroby, mírové podmínky života, svoboda pohybu, uspokojování základních životních potřeb, finanční prostředky, existence potenciálního turismu nebo volný čas.

Faktory, které ovlivnily konkrétní podobu mezinárodního turismu i rychlost jeho vývoje je možno rozdělit takto:

²HOLEČEK, Milan, Peter MARIOT a Miroslav STŘÍDA. *Zeměpis cestovního ruchu*. 2. Upravené a rozšířené vydání. Praha: České geografické společnosti, 2007, 132s. ISBN 80-86034-64-X.

- a) Ekonomické faktory – výše disponibilního příjmu, fond volného času, rozložení bohatství ve společnosti, struktura platební bilance, atd.
- b) Faktory fyzického prostředí – charakter přírodního a životního prostředí, atraktivita prostředí
- c) Demografické faktory – počet a věkové složení obyvatelstva, hustota zabydlení, velikost rodiny, zdravotní stav obyvatelstva
- d) Faktory na straně nabídky – kvalifikace pracovníků, dopravní infrastruktura, struktura nabídky
- e) Faktory administrativní – pasové, vízové a celní formality

Druhá světová válka byla významný mezník ve vývoji mezinárodního turismu. Od roku 1950 byly sledovány údaje a data o mezinárodním turismu, který se masivně rozrůstal. V roce 1950 bylo zaznamenáno celkem 25 milionů mezinárodních příjezdů, od roku 1950 do roku 2009 počet příjezdů vzrostl 32 krát³.

2.2 Druhy a formy cestovního ruchu

Především ve druhé polovině 20. století se stával cestovní ruch rozmanitější. Způsobuje to skutečnost, že každý obyvatel na cestovním ruchu má různé důvody, různou délku trvání pobytu, odlišný charakter potřeb a cílů. Proto je možno rozlišit mnoho druhů a forem cestovního ruchu.

2.2.1 Druhy cestovního ruchu

Vyjadřují motivy dle převažujících zájmů, které vedou obyvatele k účasti na cestovním ruchu. K základním druhům patří rekreační, kulturní, společenský zaměřený, sportovní a profesionálně zaměřený cestovní ruch.

- a) Rekreační cestovní ruch – zaměřuje se převážně na odpočinek, na regeneraci duševních i tělesných sil člověka. Zahrnuje mnoho aktivit a nároků účastníků dle jejich individuálního zaměření.
- b) Kulturní cestovní ruch – účastníci jsou motivováni poznáváním, návštěvou kulturněhistorických památek, muzeí, galerií apod.

³PALATKOVÁ, Monika. *Mezinárodní cestovní ruch*. Praha: Grada, 2011, 221s. ISBN 978-80-247-3750-8.

- c) Společensky zaměřený cestovní ruch – je motivován návštěvou příbuzných nebo místa, odkud pocházejí předci. Takové motivy například přivádějí ročně do Evropy několik milionů obyvatel USA.
- d) Profesionálně zaměřený cestovní ruch – jde o služební povinnosti např. jednání s obchodními partnery, účast na veletrzích nebo výstavách. Účastníci profesionálně zaměřeného cestovního ruchu většinou požadují vysoký standart služeb a řadí se mezi klienty s nejvyššími průměrnými výdaji.
- e) Sportovní cestovní ruch – poskytuje stále většímu počtu sportovních fanoušků navštívit různé sportovní události. Tyto události mají většinou krátkodobý charakter. Jde o velké sportovní události např. při Olympijských hrách se dostávají do pohybu desetitisíce účastníků cestovního ruchu.

2.2.2 Formy cestovního ruchu

Rozlišuje jeho kvalitativní charakteristiky. Toto dělení umožňuje sledovat intenzitu, vývoj a strukturu jednotlivých druhů cestovního ruchu.

Podle rozdělení cestovního ruchu v průběhu kalendářního roku se rozlišuje cestovní ruch na celoroční a sezonní. Podle délky pobytu se cestovní ruch liší na krátkodobý a dlouhodobý. Na základě způsobu cestování rozlišujeme individuální cestovní ruch a skupinový cestovní ruch. Podle místa původu obyvatel lze rozdělit cestovní ruch na domácí a zahraniční a tranzitní cestovní ruch⁴.

2.3 Řízení a organizace cestovního ruchu

Cestovní ruch v České republice je objektem zájmu a pravomocí řady orgánů na různých úrovních⁵. Mezi hlavní instituce, které do cestovního ruchu zasahují, patří:

2.3.1 Ministerstvo pro místní rozvoj ČR

Ministerstvo je metodickým a koordinačním orgánem pro všechny subjekty působící v oblasti cestovního ruchu. Nezbytným nástrojem pro činnost ministerstva v oblasti

⁴HOLEČEK, Milan, Peter MARIOT a Miroslav STŘÍDA. *Zeměpis cestovního ruchu*. 2. Upravené a rozšířené vydání. Praha: České geografická společnost, 2007, 132s. ISBN 80-86034-64-X.

⁵DROBNÁ, Daniela a Eva MORÁVKOVÁ. *Cestovní ruch: pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna, 2007, 208s. ISBN 80-7168-901-7.

cestovního ruchu je Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2007-2013, která představuje střednědobý strategický dokument a vychází především z rozvojových možností cestovního ruchu v České republice. Významným cílem ministerstva je využít legislativní nástroje při vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu v České republice, a pomocí jasně stanovených pravidel dosáhnout větší a lepší ochrany spotřebitele a stanovit pravidla pro provoz cestovních kanceláří a agentur. Ministerstvo provádí mnoho projektů, které jsou financovány ze strukturálních fondů Evropské unie (dále EU), které přispívají k rozvoji cestovního ruchu v České republice.

Ministerstvo se důležitým způsobem zapojuje do činností mezinárodních organizací v oblasti cestovního ruchu a svoji aktivity prezentuje na odborných konferencích a veletrzích cestovního ruchu⁶.

2.3.2 CzechTourism

CzechTourism je česká centrála cestovního ruchu, která propaguje Českou republiku na domácím trhu i ve světě jako atraktivní turistickou destinaci. Partnery Czech Tourismu jsou představitelé krajských institucí, zástupci turistických regionů, destinační managementy, města, obce a podnikatelská veřejnost. Veškerými svými činnostmi se snaží přilákat zájem zahraniční veřejnosti o jedinečnost České republiky a inspirovat ji k návštěvě. Cílem této centrály je zvyšování příjezdů turistů a systematická podpora a rozvoj domácího cestovního ruchu. K dosažení kladných výsledků využívá síť zahraničních zastoupení, aktivně spolupracuje s médii a oslovuje partnery ze sektoru TravelTrade na veletrzích.

Agentura CzechTourism je státní příspěvkovou organizací Ministerstva pro místní rozvoj. Letos slaví 20 let od svého založení.

Společně s Ministerstvem pro místní rozvoj ČR se snaží přispět k rozvoji cestovního ruchu cestou naplňování priorit „Koncepce státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2007-2013“ schválené vládou ČR usnesením č. 1239 ze dne 7. 11. 2007.

⁶Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. MMR: *Ministerstvo* [online].[2013-02-12]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo>

Prioritami jsou:

- Konkurenceschopnost národních a regionálních produktů cestovního ruchu
- Rozšiřování a zkvalitnění infrastruktury a služeb cestovního ruchu
- Marketing cestovního ruchu a rozvoj lidských zdrojů
- Vytváření organizační struktury cestovního ruchu⁷.

2.4 Regionální orgány státní správy

Tyto orgány působí na úrovni krajských úřadů a na úrovni městských a obecních úřadů. Zde fungují Komise cestovního ruchu.

2.4.1 Orgány samosprávy v oblasti cestovního ruchu

Orgány samosprávy působí na nejvyšší úrovni, tj. Poslanecká sněmovna Parlamentu České republiky, kde jsou zřízeny Podvýbor pro obchod a cestovní ruchu a Podvýbor pro propagaci České republiky v zahraničí. Hlavní úkolem je volba a schvalování právních norem v cestovním ruchu.

2.4.2 Regionální a občanská sdružení v cestovním ruchu

Tyto sdružení jsou vytvářena spojením několika měst, obcí nebo podnikatelských subjektů aby docházelo k podpoře cestovního ruchu v dané oblasti. Sdružení mohou aktivně působit ve vymezeném územním regionu ČR (např. Region Vysočina, Deliteus, Sdružení Český ráj, Sdružení obcí a měst Orlice atd.), ve vymezené profesní oblasti (klub českých turistů, Sdružení lázeňských míst ČR) a ve vymezeném nadnárodním regionu (např. Euroregion Šumava, Euroregion Silesia, atd.)

2.4.3 Informační centra

Jsou to subjekty cestovního ruchu, které poskytují informace návštěvníkům regionu a také by měly daný region nebo oblast propagovat. Měly by poskytovat informace o vnitrostátní i mezinárodní dopravě, nabídky sportovních, kulturních a společenských akcí apod.

⁷Czech Tourism: *O agentuře czechtourism*[online]. 2013, [2013-02-16]. Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/>

2.4.4 Profesní sdružení cestovního ruchu

Působení má v oblasti služeb např. ubytovacích a stravovacích (např. Národní federace hotelů a restaurací), informačních (např. Asociace turistických informačních center), dopravních (např. Společenství autodopraců Čech a Moravy, Autoklub ČR) a cestovních kanceláří (např. Asociace cestovních kanceláří ČR, Asociace českých cestovních kanceláří a agentur)⁸.

2.5 Orgány a organizace cestovního ruchu ve světě

Mezi nejvýznamnější organizace, které se zabývají cestovním ruchem, patří:

2.5.1 Světová organizace cestovního ruchu (UNWTO)

Je to specializovaná agentura se statutem Organizace spojených národů (OSN). Tato organizace vznikla přeměnou organizace nevládního charakteru IUOTO (International Union of Official Travel Organizations) na vládní organizaci, jejíž stanovy nabyly platnost v roce 1974. Od roku 2004 je Světová organizace cestovního ruchu specializovanou agenturou OSN pro oblast cestovního ruchu. Sídlem této organizace je Madrid, sdružuje 161 členských zemí, které jsou zastoupeny ministerstvy zodpovědnými za cestovní ruch a 390 přidružených členů s pozorovatelským statusem, díky tomu se řadí mezi nejvýznamnější vládní organizace cestovního ruchu. Členství v této organizaci nabývá celosvětově stále většího významu. Roční členské příspěvky do rozpočtu UNWTO uhrazuje Ministerstvo zahraničních věcí ČR ze státního rozpočtu a ČR je zastoupena velvyslancem Ing. Karlem Beranem⁹.

2.5.2 Světová rada cestování a cestovního ruchu (WTTC)

Světová rada cestování a cestovního ruchu je nevládní mezinárodní organizace, která sdružuje nejvyšší představitele významných hotelových řetězců, cestovních kanceláří,

⁸DROBNÁ, Daniela a Eva MORÁVKOVÁ. *Cestovní ruch: pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna, 2007, 208s. ISBN 80-7168-901-7.

⁹Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. MMR: *Světová organizace cestovního ruchu (UNWTO)* [online]. 2009, [2013-02-16]. Dostupné z: [http://www.mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Cestovni-ruch/Mezinarodni-spoluprace/Ucast-v-mezinarodnich-organizacich/Svetova-organizace-cestovniho-ruchu-\(UNWTO\)](http://www.mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Cestovni-ruch/Mezinarodni-spoluprace/Ucast-v-mezinarodnich-organizacich/Svetova-organizace-cestovniho-ruchu-(UNWTO))

leteckých společností a ostatních organizací působících v cestovním ruchu. WTTC má největší přehled o všech záležitostech týkajících se cestování a cestovního ruchu¹⁰.

2.5.3 Evropská komise cestovního ruchu (ETC)

Evropská komise cestovního ruchu je nezisková organizace se sídlem v Bruselu. Má 33 členů. Je to organizace, která je zodpovědná za propagaci Evropy jako turistické destinace. ETC bylo založeno v roce 1948. Hlavním cílem této organizace je podpora cestování do Evropy¹¹.

2.5.4 Evropská skupina pro cestovní ruch (ETAG)

Tato organizace byla založena z iniciativy Evropské komise cestovního ruchu v roce 1981. Hlavní cíle této organizace jsou podporovat komunikaci a spolupráci mezi vládami, národními turistickými centrály a dalšími subjekty cestovního ruchu, snaha o odstranění překážek v cestování. Pořádá konference o cestovním ruchu a propaguje evropský cestovní ruch na mezinárodní úrovni¹².

2.5.5 Evropský svaz odborníků cestovního ruchu (EUTO)

Tato organizace podporuje vytváření sítí a výměnu osvědčených postupů mezi odborníky cestovního ruchu v Evropě jak ve veřejném tak v soukromém sektoru. Podporuje koordinaci a zvyšování úrovně vzdělávání pracovníků v cestovním ruchu¹³.

2.5.6 Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (IATA)

Tato organizace je obchodní sdružení pro světové letecké společnosti, což představuje asi 240 společností nebo 84% z celkového objemu letecké dopravy. Podporují mnoho oblastí činnosti v oblasti letectví, sídlo má v Montrealu v Kanadě.¹⁴

¹⁰Worldtravel&tourismcouncil. WTTC: *Ourmission* [online]. [2013-02-18]. Dostupné z: <http://www.wttc.org/our-mission/>

¹¹EuropeantravelCommission. ETC: *About ETC* [online]. [2013-02-18]. Dostupné z: <http://www.etc-corporate.org/about-etc>

¹²EuropeanTravel&TourismAction Group, ETAG: *Missionstatement* [online]. 2009, [2013-03-02]. Dostupné z: <http://www.etag-euro.org/mission.asp#objectives>

¹³European Union ofTouristOfficers, EUTO: *Welcome to EUTO* [online]. [2013-03-03]. Dostupné z: <http://www.euto.org/>

2.5.7 Evropská asociace cestovních agentur a cestovních kancelářů (ECTAA)

Cílem této organizace je sledovat všechny příslušné legislativní a nelegislativní iniciativy, informovat a zastupovat zájmy členů ve vztahu vůči orgánům Evropské unie a mezinárodních organizací. Je to mezinárodní nezisková organizace¹⁵. ECTAA reprezentuje cestovní agentury a cestovní kanceláře s cílem: informovat všechny členy o důležitých věcech a procesech v Evropské unii, konzultovat s členy a přijmout společné pozice v komerčních a legislativních návrzích a reprezentovat zájmy členů v rozhodovacích procesech institucí a mezinárodních organizací. V rámci Evropské Unie spolupracuje ECTAA s evropskými institucemi a monitoruje vývoj na úrovni EU, který může mít vliv na cestovní ruch.

2.5.8 Asociace hotelů, restaurací a kaváren (HOTREC)

Je to sdružení, které zastupuje hotely, restaurace a kavárny a podobná zařízení v Evropě. Mezi hlavní cíle této organizace patří podpora a ochrana zájmů odvětví pohostinství vůči institucím EU a posílení spolupráce mezi národními sdruženími pohostinství. Hlavní činnosti Asociace je analyzovat a sledovat vývoj politiky na úrovni EU, které mají dopad na odvětví pohostinství. Asociace HOTREC sdružuje 40 národních asociací hotelů, restaurací a kaváren a podobných zařízení ve 24 zemích EU¹⁶.

2.5.9 Spolupráce HOTREC a ECTAA

Spolupráce těchto dvou organizací má mimořádný význam, výsledkem jejich spolupráce je potřebné jednotné řešení ochrany spotřebitele v rámci organizovaného cestovního ruchu v hotelových zařízeních. Byl sestaven a přijat dokument „Pravidla smluvních vztahů“, který vychází ze zkušeností na světové úrovni. Tento dokument stanovuje postupy v případě, že dojde k porušení dohodnutých povinností v rámci organizovaného cestovního ruchu ze strany cestovní kanceláře nebo hotelu. Tyto dvě organizace vytvořily instituci

¹⁴The International Air Transport Association, IATA: *Aboutus* [online]. 2013, [2013-03-03]. Dostupné z: <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>

¹⁵The European travel agents' and tour operators' associations, ECTAA. *Mission* [online]. 2007, [2013-03-03]. Dostupné z: <http://www.ectaa.org/Home/ECTAA/tabid/62/Default.aspx>

¹⁶Association of Hotels, Restaurants and Cafés in Europe, HOTREC. *Mission & Priorities* [online]. 2011, [2013-03-03]. Dostupné z: <http://www.hotrec.eu/about-us/mission-priorities.aspx>

Dozorčího výboru, který sleduje aplikaci Pravidel na úrovni EU, při výkladu pravidel radí národním asociacím a snaží se o smírné řešení sporů. Pokud není možno ukončit spor smírnou cestou, Pravidla smluvních vztahů očekávají další možnosti a tou je arbitráž. Rozhodnutí arbitráže je konečné¹⁷.

2.6 Právní úprava cestovního ruchu v České republice

Cestovní ruch je upraven zákonem o některých podmínkách podnikání v oblasti ČR č. 159/1991 a novelou č. 214/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů s platností od 1. 8. 2006. Tento zákon neupravuje problematiku cestovního ruchu v celé šíři, ale jeho část zaměřenou především na ochranu spotřebitele spojenou s realizací a prodejem zájezdů. Také definuje podnikatelské subjekty v cestovním ruchu na cestovní agentury a kanceláře. Hlavním cílem tohoto zákona je ochrana zákazníků cestovních kancelářů v případě jejich ekonomického úpadku v souladu s požadavky EU.

Ostatní zákony, které se vztahují k problematice cestovního ruchu:

- Zákon o živnostenském podnikání (např. provozování cestovní kanceláře, cestovní agentury atd.)
- Daňové zákony (např. zákon o dani z přidané hodnoty, zákon o dani z příjmu atd.)
- Zákon o ochraně spotřebitele
- Obchodní zákoník (např. smlouva o zprostředkování, smlouva o nájmu dopravního prostředku atd.)
- Občanský zákoník (např. smlouva o ubytování, smlouva o přepravě osob atd.)
- Zákon o správě daní a poplatků
- Devizový zákon
- Zákon o rozhlasových a televizních poplatcích
- Zákon o pojistné smlouvě a řada dalších zákonů a vyhlášek¹⁸.

¹⁷NOVACKÁ, Ludmila. *Cestovní ruch a Evropská unie*. 1. vydání. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2011, 128s. ISBN 978-80-7452-016-7.

¹⁸DROBNÁ, Daniela a Eva MORÁVKOVÁ. *Cestovní ruch: pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna, 2007, 208s. ISBN 80-7168-901-7.

2.7 Postavení cestovního ruchu v rámci českého a světového hospodářství

Cestovní ruch představuje jedno z největších světových ekonomických odvětví, je největším tvůrcem pracovních míst (především v rozvíjejících se zemích), jedním z největších exportních odvětví (zajišťuje devizové příjmy) a také významný stimulátor investičních a podnikatelských aktivit. V současné době se svými ekonomickými parametry celosvětově pohybuje mezi třemi nejvýznamnějšími odvětvími současně s ropným a automobilovým odvětvím. I přes jeho rychlý růst a velký přínos pro národní ekonomiky se cestovní ruch v mnoha zemích dosud setkává s nedostatečným ekonomickým a politickým doceněním ze strany vládních orgánů a to především v rozvojových a postkomunistických zemích, je to způsobeno i tím, že cestovní ruch není ekonomicky a statisticky uzavřené odvětví ale souhrnem různých činností a aktivit lidí, které zasahují v různé míře do mnoha ekonomických odvětví.

2.8 Ekonomické přínosy cestovního ruchu v České republice

Významným přínosem cestovního ruchu je tvorba pracovních míst, a to i v oblastech ekonomicky méně rozvinutých, které nevyžadují vysokou kvalifikaci. Podle propočtů mezinárodní organizace World Travel&Tourism Council tvoří cestovní ruch v České republice svou poptávkou přímou zaměstnanost okolo 2,6 %, tj. téměř 140 tisíc pracovních míst, a nepřímou, vyvolanou zaměstnanost v rozsahu 10 – 11 %, tj. okolo 530 tisíc pracovních míst. V roce 2002 tvořil podíl cestovního ruchu na HDP 2,7 %. Příjmy z cestovního ruchu mají pozitivní vliv na vývoj salda platební bilance. Přínosy z cestovního ruchu pokrývají téměř polovinu schodku obchodní bilance a patří mezi nejdynamičtěji se rozvíjející sektory v oblasti služeb. Cestovní ruch má také vliv na příjmy do státního rozpočtu a to prostřednictvím daně z přidané hodnoty, daně z příjmů právnických osob a daně spotřební a taky na příjmy do místních rozpočtů např. poplatky za lázeňský a rekreační pobyt a poplatek z ubytování. Cestovní ruch podstatně ovlivňuje také investiční činnost v ČR.

2.9 Statistika cestovního ruchu

Statistika cestovního ruchu je sledována prostřednictvím Českého statistického úřadu a České národní banky. Informace o vývoji, průběhu a důsledcích cestovního ruchu jsou

založeny převážně na statistikách o příjezdech návštěvníků, o počtu přenocování a na informacích pro platební bilanci, jaké jsou příjmy a výdaje v rámci zahraničního cestovního ruchu

Mezi nejdůležitější ukazatele patří:

- Příjezdy zahraničních turistů do České republiky, podle hraniční statistiky, která se zjišťuje na hraničních přechodech
- Výjezdy občanů České republiky do zahraničí
- Počet živnostenských oprávnění v oblasti cestovního ruchu
- Počet turistů v ubytovacích zařízeních České republiky
- Devizové příjmy ze zahraničního cestovního ruchu
- Devizové výdaje na zahraniční cestovní ruch

Tyto ukazatele jsou pouze ukazatelé dílčí, které postihují pouze některé části ekonomiky ovlivněné cestovním ruchem. V současné době nároky na komplexní informace o přínosech cestovního ruchu rostou, na což poukazují následující tabulky a grafy¹⁹.

¹⁹DROBNÁ, Daniela a Eva MORÁVKOVÁ. *Cestovní ruch: pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna, 2007, 208s. ISBN 80-7168-901-7.

Tabulka 2. 1: Devizové příjmy ze zahraničního cestovního ruchu České republiky v letech 2004 - 2011

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
V milionech USD	4172,3	4824,3	5878,8	6885,4	7814,4	6959,3	7113,9	7632,7
Meziroční index	117,4	115,6	121,9	117,1	113,5	89,1	102,2	107,3

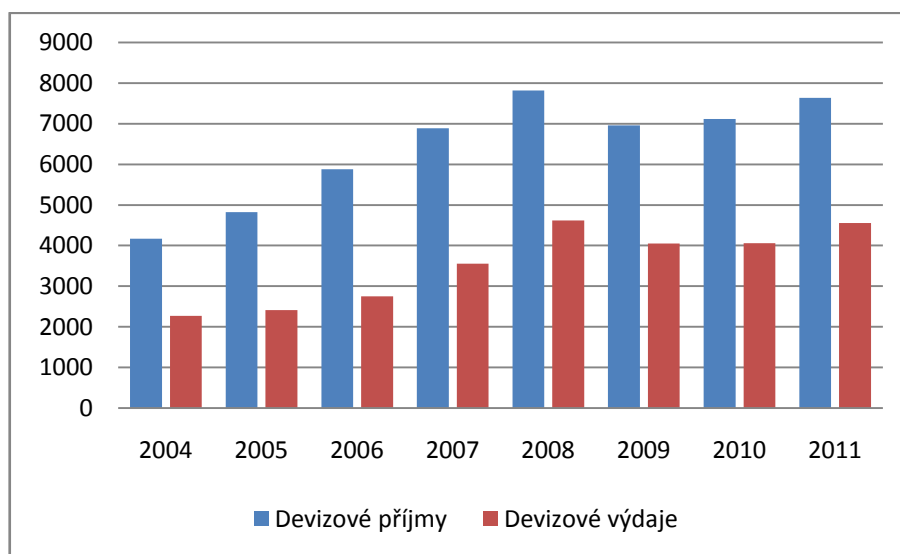
Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj. MMR: *Ročenka*. [online]. 2013, [2013-02-10]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/c1ce82de-db35-4ed3-a15d-2a2baf906b2e/Rocenka.pdf>

Tabulka 2. 2: Devizové výdaje za zahraniční cestovní ruch České republiky v letech 2004 - 2011

Rok	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
V milionech USD	2272,2	2412,7	2750,0	3556,2	4615,9	4048,9	4059,7	4555,0
Meziroční index	117,9	106,2	114,0	129,3	129,8	87,7	100,3	112,2

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj. MMR: *Ročenka*. [online]. 2013, [2013-02-10]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/c1ce82de-db35-4ed3-a15d-2a2baf906b2e/Rocenka.pdf>

Graf 2. 1: Devizové příjmy a devizové výdaje ze zahraničního cestovního ruchu v letech 2004 - 2011



Zdroj: vlastní zpracování z údajů Ministerstva pro místní rozvoj ČR

2.10 Satelitní účet cestovního ruchu (TSA)

Satelitní účet cestovního ruchu je ekonomický účet odvětví cestovního ruchu, který je schopen prokázat a identifikovat ekonomické přínosy pro národní ekonomiky prostřednictvím cestovního ruchu. Je tvořen soustavou ukazatelů, tvoří je 14 vzájemně propojených tabulek, z nichž každá vyjadřuje jiný aspekt cestovního ruchu. Tento účet zpracovává Český statistický úřad a byl zřízen v roce 1999. Tvorba národních satelitních

úctů bylo schváleno v roce 2000 Komisí pro statistiku OSN. Tato metodika byla publikována Světovou organizací cestovního ruchu (World Tourism Organization, WTO), EUROSTAT a Organizací pro hospodářskou spolupráci a rozvoj. Satelitní účet nyní zpracovává mnoho zemí např. Francie, USA, Mexiko, Austrálie, Kanada. Česká republika se k zavedení satelitního účtu tváří pozitivně, práce na vypracování základní metodiky byly započaty. Ministerstvo pro místní rozvoj spolupracují s Českým statistickým úřadem a připravují společně první výpočty podle doposud známé metodiky WTO²⁰.

2.11 Prognóza UNWTO rozvoje cestovního ruchu ve světě

Prognóza rozvoje cestovního ruchu ve světě, kterou prohlašovala Světová organizace cestovního ruchu UNWTO v časovém období do roku 2020, očekává nepřetržitý nárůst cestujících v rámci příjezdového zahraničního cestovního ruchu. Data o meziročním růstu v období celosvětové krize nebo ve zvolených světových regionech z důvodu regionálních problémů na základě verifikace požadují určité opravy. Experti UNWTO však přesto očekávají, že celkový nárůst příjezdů ze zahraničí v časovém období do roku 2020 bude dosažen ve stanoveném rozsahu. Ve světovém cestovním ruchu má významné postavení Evropa, avšak s postupem času se dominantní postavení Evropy snižuje. Výrazný růst v časovém období do roku 2020 prognóza očekává ve světovém regionu Tichomoří a Východní Asie²¹.

2.12 Cestovní ruch a Evropská unie

Vstup České republiky do Evropské unie přineslo mnoho výhod i pro cestovní ruch. Díky volnému pohybu osob, zboží, služeb a kapitálu markantně zjednoduší cestování mezi členskými státy.

Evropa je světovou turistickou destinací, s nejvyšší hustotou a rozmanitostí turistických atrakcí. Turistický průmysl se stal klíčovým odvětvím evropského hospodářství, zaměstnává 9,7 milionů občanů a vytváří více než 10 % HDP EU.

²⁰DROBNÁ, Daniela a Eva MORÁVKOVÁ. *Cestovní ruch: pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna, 2007, 208s. ISBN 80-7168-901-7.

²¹NOVACKÁ, Ludmila. *Cestovní ruch a Evropská unie*. 1. vydání. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2011, 128s. ISBN 978-80-7452-016-7.

Cestovní ruch přispívá k:

- Zaměstnanosti a regionálnímu rozvoji
- Udržitelnému rozvoji
- Rozšíření přírodního a kulturního dědictví
- Utváření evropské identity²².

2.12.1 Kompetence Evropské unie ve vztahu k cestovnímu ruchu

Evropská unie v platné Lisabonské smlouvě 2007/C 306/01 Hlava I, Druhy a oblasti pravomoci Unie, vymezuje své kompetence ve třech pilířích:

- Podle článku 2b – výlučná pravomoc EU,
- Podle článku 2c – společná pravomoc s členskými státy tehdy, pokud na ni smlouvy přenášejí pravomoc,
- Podle článku 2e – samostatná pravomoc vykonávat činnosti na podporu, koordinaci nebo doplnění činnosti členských států.

Princip pravomoci byl zaveden už v předchozí Smlouvě o Evropském Společenství, než byla přijata Lisabonská smlouva. Současná úprava, která je zakotvena v Lisabonské smlouvě přinesla pokrok ve vývoji spolupráce Evropské unie, to se projevilo přesunem vybraných činností do pilíře společných pravomocí nebo samostatné pravomoci. V minulé právní úpravě cestovní ruch neměl svou vlastní pozici. Cestovní ruch byl rozmístěn do několika aktivit a jeho význam nebyl doceněn. Cestovní ruch je zařazený do třetí skupiny, z čehož vyplývá, že Evropská unie má samostatnou pravomoc provádět činnosti na podporu, koordinaci nebo doplnění činnosti členských států v cestovním ruchu. Činnost Evropské unie v cestovním ruchu je uvedena v Lisabonské smlouvě v Hlavě XXI, článku 186, kde činnost formuluje jako zaměření na:

- a) Podporu vytváření příznivého prostředí pro rozvoj podniků v tomto odvětví,
- b) Podporu spolupráce mezi členskými zeměmi, především výměnou dobré praxe.

²²EuropeanCommission, EC. *Tourism: EU policy - background* [online]. 2013, [2013-03-03]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/background/>

V tomto ustanovení v bodě 2 konstatuje, že „Evropský parlament a Rada v souladu s řádným legislativním postupem ustanovuje osobitá opatření doplňující činnosti vykonávané členskými státy pro dosažení cílů uvedených v tomto článku, přičemž je vyloučena jakákoliv harmonizace zákonů a jiných právních předpisů členských států.“

Problematika cestovního ruchu je řešena podle sekundárního komunitárního práva, které tvoří akty přijímané v rámci vnitřního legislativního procesu Evropské unie. Instituce Evropské unie získaly pravomoc přijímat právní akty od členských států²³.

2.12.2 Politika Evropské unie a cestovní ruch

Ze základního právního aktu a smlouvy o Evropské unii, která byla novelizována díky summitu v Lisabonu 2007/C/306/01 a publikována v konsolidovaném znění Smlouvy o Evropské unii pod číslem 6655/2/08 REV2 vyplývají dlouhodobé cíle Evropské unie. V preambuli této smlouvy jsou zdůrazněny např. tyto požadavky: evropská integrace, kulturní, náboženské a humanistické dědictví Evropy, konec rozdělení evropského kontinentu a budování základů jednotné budoucí Evropy, principy svobody, demokracie, respektování lidských práv a základních svobod a právního aktu, solidarita mezi národy a respektování národní historie, kultury a tradic, hospodářská a měnová unie, společné občanství EU, atd.

Všechny požadavky uvedené v preambuli Lisabonské smlouvy buď přímo, nebo nepřímo souvisí s cestovním ruchem. Naplnění těchto požadavků představuje existenci vhodného prostředí k realizaci vnitřního, národního i mezinárodního cestovního ruchu.

Cestovní ruch se stal předmětem pozornosti nejvyšších orgánů Evropské unie už v dobách poslední dekády dvacátého století. V roce 1992 byl zaveden významný program: 3roční Akční program cestovního ruchu. V roce 2007 politika Evropské unie přišla s novým program týkající se cestovního ruchu, který přinesl pozitivní výsledky. Byl to Program pro podporu cestovního ruchu Philoxenia. Později však byla nutná spolupráce členských zemí EU, proto Evropské unie v roce 2001 deklarovala ve Zprávě a doporučení pro společný rozvoj cestovního ruchu. V roce 2007 bylo vydáno Usnesení Evropského parlamentu o obnovené politice EU v oblasti cestovního ruchu: za pevnější partnerství v rámci

²³NOVACKÁ, Ludmila. *Cestovní ruch a Evropská unie*. 1. vydání. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2011, 128s. ISBN 978-80-7452-016-7.

evropského cestovního ruchu. V doplňku Lisabonské smlouvy v Hlavě XXI Cestovní ruch, článek 176b, ods. 1b je stanovena podpora spolupráce mezi členskými zeměmi, především výměnou dobré praxe. V roce 2010 bylo v nařízení Komise Evropského parlamentu, Rady a vybraných výborů uvedeno: Evropa jako přední světová destinace cestovního ruchu – nový politický rámec pro evropský cestovní ruch.

Evropská unie vytváří kroky a vymýšlí podmínky pro rozšíření cestovního ruchu jak v členských zemích EU, tak i v zemích, které jsou v procesu plnění přístupových kritérií ke členství v EU.

2.12.3 Politické cíle

V roce 2010 ve sdělení o cestovním ruchu byly zjištěny čtyři priority pro cestovní ruch.

- 1) Stimulovat konkurenceschopnost v evropském odvětví cestovního ruchu
- 2) Podporovat rozvoj udržitelného, odpovědného a kvalitního cestovního ruchu
- 3) Konsolidovat evropskou image jako sbírku udržitelné, vysoce kvalitní destinace
- 4) Maximalizovat potenciál evropských finančních politik pro rozvoj cestovního ruchu²⁴.

2.12.4 Ostatní politiky EU ovlivňující cestovní ruch

Mezi ostatní politiky a programy EU, které, ovlivňují cestovní ruch, patří:

- Evropský fond pro regionální rozvoj – podpora více udržitelných modelů cestovního ruchu za účelem kulturního a přírodního dědictví, dopravy, životního prostředí atd. jsou také financovány Fondem soudržnosti.
- Evropský sociální fond – Spolufinancování projektů pro zvýšení kvality a produktivity zaměstnanosti a služeb v odvětví cestovního ruchu prostřednictvím odborné přípravy a vzdělávání.
- Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova – podpora pro zlepšování kvality zemědělských produktů a venkovského prostředí, a podpora cestovního ruchu jako způsob, jak diverzifikovat hospodářství venkova.

²⁴NOVACKÁ, Ludmila. *Cestovní ruch a Evropská unie*. 1. vydání. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2011, 128s. ISBN 978-80-7452-016-7.

- Evropské programy pro celoživotní vzdělání a Erasmus pro mladé podnikatele – umožňuje lidem cestovat do zahraničí, učit se například v odvětví cestovního ruchu.
- Evropský rybářský fond – podpora diverzifikace v oblasti rybolovu prostřednictvím alternativy, jako je ekologická turistika.
- Konkurenceschopnost a inovace – podpora konkurenceschopnosti podniků v EU, především malých a středních podniků²⁵.

2.12.5 Calypso

Iniciativa Calypso pomáhá znevýhodněným lidem jet na dovolenou – při současně rostoucím cestovním ruchu v období mimo sezónu. Funguje tak, že podporuje výměnu informací mezi různými zeměmi nebo oblastmi.

Calypso se snaží podporovat 4 skupiny lidí:

- Znevýhodněné mladé lidi (ve věku 18 – 30 let)
- Rodiny, které mají finanční problémy
- Osoby se zdravotním postižením
- Osoby nad 65 let a důchodce, kteří si nemohou dovolit cestovat nebo se zaleknou výzvy organizování cesty.

Calypso podporuje mimo sezónu cestovní ruch, a to především v regionech, kde je cestovní ruch rozvinutý pouze v sezóně. Dává méně známým, malým nebo nově vznikajícím destinacím možnost podpořit sami sebe na širší okruh evropských turistů a podporuje déle trvající zaměstnání v odvětví cestovního ruchu tím, že umožňuje rozšířit práci mimo hlavní sezónu²⁶.

2.12.6 Směrnice EU a další právní akty, které upravují činnost v cestovním ruchu

Politika cestovního ruchu Evropské unie se v oblasti cestovního ruchu dlouhodobě zaměřovala na dva tematické okruhy:

²⁵EuropeanCommission, EC. *Tourism: EU policy - background* [online]. 2013, [2013-03-03]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/background/>

²⁶EuropeanCommission, EC. *Calypso* [online]. 2013, [2013-03-06]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/calypso/index_en.htm

- Ochrana účastníka cestovního ruchu, ochrana spotřebitele,
- Ekonomické výsledky cestovního ruchu a jejich statistické vykazování prostřednictvím Turistického satelitního účtu.

Tyto dva okruhy Evropské unie řeší formou právních aktů směrnice, které postupně přijala pro ochranu účastníků organizovaného cestovního ruchu, vlastníků nebo nájemců prostřednictvím timesharingu a zavedením turistického satelitního účtu v členských zemích EU.

2.12.7 Dokumenty o politice EU ve vztahu k cestovnímu ruchu

Evropská unie v poslední době přijala dva významné dokumenty, které se obsahově zaměřovaly na problematiku cestovního ruchu z hlediska politiky EU.

- 1) Dokument o obnovené politice EU v oblasti cestovního ruchu: za pevnější partnerství v rámci evropského cestovního ruchu – tento dokument zdůrazňuje možnosti formálního rámce, které napomáhají potřebám cestovního ruchu. Jedná se např. o tyto možnosti: pravomoc přijímat opatření na zabezpečení účinného fungování vnitřního trhu včetně služeb v oblasti cestovního ruchu.
- 2) Evropa jako přední světové destinace cestovního ruchu – nový politický rámec pro evropský cestovní ruch, kde Evropské unie specifikuje svou politiku ve vztahu k rozvoji Evropského cestovního ruchu. Hovoří o cestovním ruchu jako o klíčovém prvku růstu Evropy v podmínkách jasně definovaných podmínek a kompetencí²⁷.

2.12.8 Financování cestovního ruchu z fondů Evropské unie

Financování rozvoje vychází ze systému, který Evropská unie přijala už v minulosti a konkretizuje ho v každém programovacím období v souladu s rozpočtovou politikou. Na současné programovací období roku 2007 – 2013 byly výdaje z rozpočtu EU plánované rozdělit do 8 oblastí:

- a) Konkurenceschopnost pro růst a zaměstnanost – 9 % rozpočtu
- b) Soudržnost pro růst a zaměstnanost – 35,6 % rozpočtu

²⁷NOVACKÁ, Ludmila. *Cestovní ruch a Evropská unie*. 1. vydání. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2011, 128s. ISBN 978-80-7452-016-7.

- c) Ochrana a management přírodních zdrojů – 42,5 % rozpočtu
- d) Svoboda, bezpečnosti a spravedlnost – 0,8 % rozpočtu
- e) Občanství – 0,5 % rozpočtu
- f) EU jako globální hráč na trhu – 5,7 % rozpočtu
- g) Celkové evropské výdaje na správu – 5,8 % rozpočtu
- h) Podpora Bulharsko/Rumunsko – 0,1 % rozpočtu

2.12.9 Operační programy a cestovní ruch

Operační programy si stanovuje každý stát na základě národního rozvojového plánu, alokovaných prostředků z EU a v konečném znění je zpracuje do Národního strategického rámce. Kompetence přerozdělování jednotlivých fondů obvykle vychází z organizačního uspořádání jednotlivých ministerstev. Cestovní ruch je v členských státech EU většinou organizovaný na úrovni ministerstev, které mají širší náplň činností, a pozice cestovního ruchu závisí na dané zemi. Tyto instituce jsou kompetentní stanovit strategii čerpání fondů Evropské unie přímo pro potřeby rozvoje cestovního ruchu v zemi. Jsou to ministerstva ekonomického zaměření (např. Francie – Ministerstvo hospodářství, Německo – ministerstvo hospodářství a technologie atd.) Frekventované jsou i ministerstva s hlavní náplní regionálního rozvoje, do kterých je cestovní ruch začleněn (např. Česká republika – ministerstvo pro místní rozvoj)²⁸.

²⁸NOVACKÁ, Ludmila. *Cestovní ruch a Evropská unie*. 1. vydání. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2011, 128s. ISBN 978-80-7452-016-7.

3 Hospodářská krize a její dopady na cestovní ruch

3.1 Teoretická východiska hospodářských krizí

Na úvod této kapitoly bychom si měli vymezit základní pojmy, které se týkají hospodářské krize. Patří mezi ně finanční krize, hospodářská a ekonomická krize.

3.1.1 Finanční krize

Pojem krize slouží k označení krizové situace, kdy dojde k nahromadění negativních jevů a znemožňuje řádné fungování. Důležitým faktem je, že příčiny ekonomických problémů se nenachází v reálné ekonomice, ale vznikají ve finančním systému. Možnou příčinou vzniku finanční krize může být fiskální nedisciplinovanost vlády, která vede k fiskální nerovnováze. Finanční krize způsobuje následné problémy systému veřejných financí a vede k prohloubení dlouhodobé fiskální nerovnováhy. Pod široký pojem finanční krize jsou zahrnovány následující případy poruch finančního systému:

- Krize bankovní
- Krize měnová
- Krize dluhová (úvěrová)
- Systemická finanční krize, která zahrnuje projevy většiny nebo všech uvedených typů krize²⁹.

3.1.2 Bankovní krize

Bankovní krizí jsou označovány problémy spojené s nedostatečnou likviditou, především však s insolvencí některých, popř. většiny komerčních bank. Bankovní krize je situace, kdy se projeví úpadky bank, ale i situace, kdy postižené banky zachránila vládní intervence nebo pomoc centrální banky. Bankovní krize mohou vznikat i v důsledku dluhové krize, tedy z neschopnosti dlužníků splácet poskytnuté úvěry nebo v důsledku krize měnové, pokud jsou banky samy dlužníky v zahraničí. Klasickým příkladem pro bankovní krizi je např. bankovní krize v USA, ke které došlo koncem 80. let. Fiskální náklady bankovních

²⁹DVOŘÁK, Pavel. *Veřejné finance, fiskální nerovnováha a finanční krize*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, 343s. ISBN 978-80-7400-075-1.

krizí často bývají velmi vysoké, u mnohých příkladu překračují 20% objemu HDP a vedou k prudkému zvýšení veřejného zadlužení.

3.1.3 Měnová krize

Měnovou krizí je označována situace, kdy dochází k prudkému a neočekávanému oslabení kurzu domácí měny. V systému pohyblivého kurzu se projeví jako výrazná deprecie nominálního kurzu. Měnová krize se nemusí projevit jen devalvací nebo depreciací, ale také např. ztrátou velké části devizových rezerv nebo výrazným zvýšením úrokových sazeb. Měnové krize bez dluhových a bankovních problémů jsou poměrně vzácné. Klasickým příkladem čistě měnové krize jsou např. události spojené s rozpadem evropského měnového systému v letech 1992 -1993. Důsledky pro veřejné finance však nejsou v případě měnové krize tak vážné jako u bankovních krizí.

3.1.4 Dluhová krize

Dluhová neboli úvěrová krize je jedním z nejzajímavějších typů finančních krizí. Tento název se používá především k označení externích dluhových krizí, které se projevují neschopností země splácet zahraniční dluh. Tato krize se poměrně často vyskytuje v rozvojových zemích. Pod pojmem vnější dluhová krize jsou označovány i případy, kdy své zahraniční dluhy nesplácí zadlužené soukromé firmy a banky. Velmi nebezpečným typem finanční krize jsou interní dluhové krize. Ty se projevují chronickou vnitřní předlužeností ekonomik, platební neschopností podniků a nárůstem objemu klasifikovaných úvěrů. Interní dluhová krize často vede k zamrznutí úvěrového trhu s negativními důsledky pro reálnou ekonomiku³⁰.

3.1.5 Hospodářská a ekonomická krize

Pojmy ekonomická krize a hospodářská krize mají odlišný význam. Přesto tyto pojmy lze zaměňovat. Anglický význam slov „economic crisis“ v překladu znamená ekonomická krize i hospodářská krize, proto se tyto pojmy mohou zaměňovat. Ekonomickou krizi můžeme definovat jako situaci, ve které ekonomika dané země zažívá náhlý pokles způsobený předešlou finanční krizí. Z čehož vyplývá, že finanční krize je předstupní fáze

³⁰DVOŘÁK, Pavel. *Veřejné finance, fiskální nerovnováha a finanční krize*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, 343s. ISBN 978-80-7400-075-1.

ekonomické krize. Mnoha ekonomickým poklesům předcházela právě finanční krize v některé své formě. Příkladem ekonomické krize je např. Velká hospodářská krize v letech 1929 – 1933 nebo ze současnosti, finanční a následně ekonomická krize, která proběhla v letech 2007 – 2009. Ekonomickou krizi můžeme definovat jako dlouhodobý pokles HDP.

3.2 Hospodářská krize v letech 2007 – 2009

V období hospodářské krize v letech 2007 – 2009 světová ekonomika dle OSN čelila největšímu poklesu od Velké hospodářské krize z 30. let. Tato část práce je zaměřená na varování, které nikdo nebral v potaz, na Americkou hypoteční krizi, která hospodářskou krizi rozjela a jaký průběh a následky krize měla.

3.2.1 Varování, které byly ignorovány

Koncem 90. let ve skupině asijských zemí, odkud pochází přibližně čtvrtina celosvětové produkce a kde žije tři čtvrtě miliardy lidí, byl zaznamenán hospodářský pokles, který se velmi podobal Velké hospodářské krizi. Stejně jako ve 30. letech 20. století udeřila i tato recese velmi nečekaně, navíc v době, kdy většina analytiků očekávala trvalou konjunkturu³¹.

3.2.1.1 Latinskoamerická krize (80. a 90. léta 20. století)

Státy Latinské Ameriky byly po celé generace vystaveny otřesům měnových krizí, pádů bank, roztočených spirál hyperinflace a všech ostatních neblahých jevů finančního světa. Volené vlády, které byly slabé, se střídaly u vesla s vojenskými juntami a oba typy administrativ se snažily kupovat si přízeň lidu populistickými programy, které si jejich země nemohly finančně dovolit. Snažili se tyto programy zaplatit a docházelo k zadlužování od bezstarostných zahraničních věřitelů, což přispělo krizi solventnosti a neschopnosti splácet dluhy nebo k emitování bankovek, což vedlo k hyperinflaci. Koncem 80. let však vypadalo, že se Latinská Amerika už poučila. Téměř nikdo neobdivoval krutovládu Augusta Pinocheta, nicméně hospodářské reformy, které diktátor v Chile zavedl, se velmi osvědčily a zůstaly v platnosti i po návratu k demokracii v roce 1989.

³¹KRUGMAN, Paul. *Návrat ekonomické krize*. 1. vydání. Praha: Vyšehrad, 2009, 168s. ISBN 978-80-7021-984-3.

Díky návratu k viktoriánským hodnotám se začal hospodářský růst v Chile zrychlovat. Politika dospěla do slepé uličky, dluhová krize Latinské Ameriky, které trvá již od roku 1982, se vlekla skoro celé osmdesátá léta, a bylo jasné, že hospodářství v celém regionu znovu rozhýbe pouze nějaká radikální změna. Latinská Amerika teda přistoupila k reformám, rušily se dovozní kvóty, společnosti vlastněné státem šly do privatizace a rozpočtové deficity se snižovaly. Hlavním cílem bylo snížení inflace. Všechny tyto opatření vedly nejen k větší výkonnosti ekonomiky, ale i k obnovení důvěry zahraničních investorů. Latinská Amerika se stala populární na světovém finančním trhu a proudily do ní finanční injekce. Mezinárodní média hovořila o nové Latinské Americe jako o tzv. mexickém zázraku. O tři měsíce později se Mexiko propadlo do nejhlubší finanční krize ve svých dějinách. Tzv. Tequilová krize (prosinec 1994) vyvolala jednu z nejhorších recesí, jaké od 30. let postihly země. Krize se rozšířila po celé Latinské Americe a málem rozvrátila argentinský bankovní systém. S odstupem času měla být tequilová krize vnímána jako varování, že dobrý rating na trhu může být jen přechodným jevem. Toto varování bylo však ignorováno³².

3.2.1.2 Japonská krize (90. léta 20. století)

To co se stalo v Japonsku je tragedie a zároveň neblahé znamení do budoucna. Druhá největší ekonomika světa se může chlubit kvalitní pracovní silou a vyspělými technologiemi včetně know-how. Země má stabilní vládu, na rozdíl od Latinské Ameriky i od jiných asijských ekonomik je Japonsko věřitelský stát, který je nezávislý na libovůli zahraničních investorů. Přesto Japonsko po většinu 90. let zažívalo hospodářský pokles, pokles byl proložen i krátkými obdobími slabého hospodářského růstu, po němž následovaly ještě hlubší recese. Potíže Japonska nebyly tak dramatické jako v jiných asijských zemích, ale trvaly mnohem déle. Na začátku 90. let mělo Japonsko základní jmění (což je celková hodnota všech akcií veškerých podniků a firem v zemi) větší než Spojené státy americké. I ceny půdy v Japonsku nikdy nebyly levné a začaly šplhat do neuvěřitelných výšek. Říkalo se, že pozemek o rozloze jedné čtvereční míle pod tokijským císařským palácem má větší cenu než celý stát Kalifornie. Dostali se tak do bublinové

³²KRUGMAN, Paul. *Návrat ekonomické krize*. 1. vydání. Praha: Vyšehrad, 2009, 168s. ISBN 978-80-7021-984-3.

ekonomiky. Japonská bublina byla pouze jednou z několika vln spekulativních horeček, které v 80. letech postihly svět. Společný rys byl ten, že všechny byly financované prostřednictvím bankovních půjček, konkrétně banky začaly půjčovat za mírně nadstandardní úrokové míry nabízet úvěr na riskantní, mnohdy velmi podezřelé operace. Ekonomové tuto situace dneska nazývají tzv. morální hazard. Japonské banky si více než jiné půjčovaly na velice rizikové a často velmi podezřelé projekty a záměry, a tím jen nafukovalo bublinu do stále větších rozměrů. Bublina však musí dříve nebo později splasknout, nicméně v případě Japonska to nebylo až tak spontánní. Japonské banky ve snaze dostat situaci pod kontrolu začaly zvyšovat úrokové sazby. Zpočátku ohlasy na tuto strategii byly pozitivní, ceny akcií a pozemků se začaly snižovat, ale také došlo ke zpomalení a postupně i k zastavení růstu. Na rozdíl od Mexika v roce 1995 Japonsko nikdy neprodělalo katastrofální hospodářský pokles. V průběhu 90. let přišla japonská vláda s řadou stimulačních balíčků. Půjčila si tedy peníze, aby mohla budovat silnice a mosty. Kdykoli byly tyto balíčky realizovány, vytvořily se nové pracovní místa a ekonomiku jako celek oživily. Problém byl v tom, že tyto programy nedodaly dost energie jenu. Po celé toto období se Japonsku vžilo označení tzv. ztracená dekáda, protože nebylo schopné až do roku 2003 svou ekonomiku znovu nastartovat. Kolem roku 2003 začalo japonské hospodářství jevit známky oživení, reálné HDP začalo růst vyšším tempem než 2% ročně, snížila se nezaměstnanost a tíživá deflace ustoupila. Díky čemu došlo ke změně? Díky exportu. Došlo k růstu Číny a tím došlo k oživení obchodu, protože mnoho čínského zboží obsahovalo komponenty vyráběné v Japonsku. Japonsko však z pasti uniklo jen na přechodnou dobu. Přesto úroveň úrokových sazeb zůstala velmi nízká, takže Japonsku zůstal pouze malý prostor ke korigování situace v případě, že by došlo k nějakému zpomalení růstu světové ekonomiky. Ke kterému skutečně došlo v roce 2007³³.

3.2.1.3 Asijská krize (konec 90. let 20. století)

V červenci roku 1997 vypukla největší měnová krize 90. let. Vypukla v regionu jihovýchodní Asie (Thajsko, Malajsie, Indonésie, Filipíny, Jižní Korea) v oblasti, která se do té doby příznivě rozvíjela a patřila k ekonomicky nejdynamičtějším regionům světa.

³³KRUGMAN, Paul. *Návrat ekonomické krize*. 1. vydání. Praha: Vyšehrad, 2009, 168s. ISBN 978-80-7021-984-3.

Země, kterým se začalo říkat „asijské tygři“ měly neustálý růst HDP, poměrně nízkou inflaci a především přebytkové veřejné rozpočty. Největší úspěchy zaznamenala především Jižní Korea, která se díky tomu stala členem OECD a to koncem roku 1996. V období před krizí tento region zaznamenal silný příliv zahraničního kapitálu, bylo to vyvoláno vysokými úrokovými mírami, které přitahovaly především krátkodobý kapitál. Dalším pozitivem bylo, že měny Asijských zemí, které byly zavěšené na americký dolar, měly stabilní kurz. Přesto i v tomto regionu se vyskytovalo několik negativních rysů. Příliv kapitálu způsobil, že došlo k růstu úvěrových zdrojů bank, při velkém počtu poskytovaných úvěrů a poměrně slabém bankovním sektoru došlo k tomu, že banky nevěnovaly přílišnou pozornost prověřování bonity klientů. Dalším problémem byla rozsáhlá korupce a rostoucí schodek běžného účtu platební bilance³⁴. V roce 1997 došlo k devalvaci měny, což spustilo finanční lavinu, která s sebou smetla většinu Asie. V polovině roku 1997 zesílilo hodnocení kurzu amerického dolaru oproti ostatním vedoucím měnám, což vedlo k oslabení jejich konkurenceschopnosti. Odliv kapitálu v roce 1997 byl podpořen také nástupem restriktivní měnové politiky v Japonsku. Průběh asijské krize se dá rozdělit do tří etap. První vlna krize vypukla v létě 1997 a zasáhla především Thajsko. Druhá vlna krize na podzim roku 1997 postihla Jižní Koreu. Třetí etapa představuje obnovení vlny znehodnocování měnových kurzů, s výjimkou Koreje, od května 1998. K úplnému uklidnění situace došlo v září roku 1998.

Asijská měnová krize měla velmi závažné sociální důsledky. Podle zprávy Mezinárodního měnového fondu přerostly prohlubující se hospodářské a sociální problémy asijských zemí v sociální krizi³⁵.

3.2.2 Americká hypoteční krize 2007 – 2009

Americká hypoteční krize vyústila ve finanční propad burzovního trhu v USA, a kvůli propojenosti trhů se tato krize rychle přelila do celého světa a nakonec přerostla ve světovou finanční krizi.

³⁴Dům financí: informace pro vaši peněženku. *Významné finanční krize 90. let - Jihovýchodní Asie* [online]. 2007, [2013-03-20]. Dostupné z: <http://dumfinanci.cz/clanky/246-vyznamne-financni-krize-90-let-jihovychodni-asie/>

³⁵KRUGMAN, Paul. *Návrat ekonomické krize*. 1. vydání. Praha: Vyšehrad, 2009, 168s. ISBN 978-80-7021-984-3.

3.2.2.1 Vznik krize

Vše začalo v letech 2001 – 2003, kdy Federální rezervní systém (FED) ve snaze zabránit hospodářské recesi udržoval krátkodobé sazby na extrémně nízké úrovni. Americkou ekonomiku vytáhl z problémů velký stavební boom. Ten byl způsoben neobvykle levnými a dostupnými hypotékami. Vlastní bydlení si tedy mohl dovolit prakticky kdokoli, včetně lidí s nízkými a nestabilními příjmy. Z velké části šlo o imigranty z Latinské Ameriky, jak legální tak nelegální. Mnozí lidé si pořídili nemovitosti za velmi vysoké ceny jen proto, že se uchýlili k neobvyklým „konstrukcím“ hypoték, z nichž většina lákala na nízké sazby ze začátku, avšak zahrnovaly možnost jejich pozdějších zvýšení. Na tyto hypotéky „naletěli“ převážně méně vzdělaní lidé anebo si lidé smlouvu jen špatně přečetli. Některé hypoteční firmy došly tak daleko, že půjčovaly bez jakéhokoliv dokladu o příjmech klienta³⁶. Růst výše splátek hypoték v kombinaci s rekordním nárůstem cen pohonných hmot donutil domácnosti snižovat výdaje na spotřební zboží a služby. V USA poklesla poptávka po automobilech, elektronice, nábytku, stavebním materiálu a zahradní technice. Část finančně nejzatíženějších domácností přestala splácet měsíční splátky hypotéky a domy jim následně byly zabaveny. Počet nesplacených hypoték a následně zabavených domů vzrostl ve čtvrtém čtvrtletí roku 2007 na hodnotu 0,83 % všech hypoték a počet hypoték s opožděnými splátkami dosáhl nejvyšší hodnoty od roku 1985 a to 5,82 %³⁷.

3.2.2.2 Průběh a následky krize

Ačkoliv první náznaky budoucích problémů na americkém trhu s nemovitostmi začaly vyplouvat na povrch již v polovině roku 2006 (uvadal zájem o hypotéky a snižoval se počet prodaných domů), FED nedával zpočátku těmto negativním signálům velkou váhu. Bankovní rada FED se na svém zasedání 29. června rozhodla zpřísnit měnovou politiku a to tak, že zvýšila základní úrokovou sazbu z 5 na 5,25 %. Objevily se obavy z nárůstu inflačních tlaků v ekonomice. Obavy však byly předčasné, meziroční míra růstu spotřebitelských cen v USA spadla z letních čtyř na podzimní a zimní 2 až 3 %. Problémy na trhu s nemovitostmi pozvolna narůstaly, přesto reakce FEDu zůstávala chladná.

³⁶ KOHOUT, Pavel. *Finance po krizi: Evropa na cestě do neznáma*. 3. Rozšířené vydání. Praha: Grada, 2011, 328s. ISBN 978-80-247-4019-5.

³⁷ Euroekonom.cz: Ekonomický portál. *Hypoteční krize v USA. Příčiny, průběh, následky* [online]. 2008, [2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky3>

Po sérii varovných signálů si FED uvědomil, že je potřeba hypoteční krizi nějak řešit. V září roku 2007 srazil svou základní úrokovou sazbu z hodnoty 5,25 na hodnotu 4,75 % a ve snižování úroků pokračoval i nadále.

Snížení sazeb ale neznamená automatické snížení hypotečních sazeb, zatímco základní úroková sazba klesla během půl roku z rekordních 5,25 na 2,25 %, krátkodobě fixované hypoteční sazby se ve stejném období pohnuly směrem dolů o půl procentního bodu z 5,5 na 5 %. Hypoteční banky, které nejsou zapletené do vedlejších rizikových aktivit, by měly být schopny přežít bez problémů za situace, kdy se jim v portfoliu objeví 2 až 3 % neplatičů. Pokud je překročena hranice 3 %, sklouzne banka do čtvrtletní ztráty a s ní související krize likvidity.

Hypoteční krize se koncem roku 2007 a na počátku roku 2008 stačila přemístit i do ostatních částí ekonomiky. Problémy se splácením hypoték donutily americké domácnosti šetřit, čímž poklesla i jejich spotřebitelská aktivita. To se projevilo zpomalením růstu tržeb maloobchodů na poloviční rychlost oproti stavu v době expanze ekonomiky. Trh práce v USA procházel složitým obdobím, v lednu roku 2008 došlo poprvé od roku 2003 k úbytku pracovním míst v ekonomice, v únoru se úbytek pracovních míst ještě ztrojnásobil. Akciová burza, která bývá považována za zrcadlo ekonomického vývoje, prožila průběhem roku 2007 i 2008 několik perných okamžiků. Došlo ke čtyřem turbulentním spojených s plošným pádem cen akcií³⁸.

Krize, která začala v březnu roku 2007, patrně vyvrcholila na podzim roku 2008. Krize prakticky zrušila systém amerického investičního bankovníctví, dále finanční krize způsobila největší objem státních intervencí do finančního systému a také zanikly některé populární typy finančních kontraktů a derivátů.

3.2.3 Hospodářská krize v Evropě

Evropskou unii hospodářská krize zasáhla v letech 2008 a 2009. V roce 2009 způsobila ve všech zemích EU s výjimkou Polska hospodářský propad. Krize byla lavinová tím, že

³⁸Euroekonom.cz: Ekonomický portál. *Hypoteční krize v USA. Příčiny, průběh, následky* [online]. 2008, [2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky3>

omezila finanční prostředky zemí (zejména nově vznikajících evropských ekonomik)³⁹. Hospodářská krize vznikla z krize finanční, která byla důsledkem hypoteční krize v USA. Na hospodářskou krizi v Evropě navázala krize veřejných financí, která se projevila hlavně v Řecku.

V důsledku hypoteční krize a po krachu několika amerických bank a nevratných vkladů se přesunula finanční krize v září roku 2008 do Evropy. Několik bank v Evropě muselo být zachráněno zásahem států buď částečným, nebo úplným zestátněním (např. v Británii, Beneluxu, Německu a na Islandu). Nedůvěru věřitelů v banky se evropské státy snažily uklidnit zvyšováním státních garancí za vklady. Ze strany evropských států byl tento postup nekoordinovaný, protože jednotlivé státy přistupovaly k zavádění garancí samostatně. Finanční krize si nevyžádala žádný akutní zásah na úrovni EU, neboť se v jejím rámci projevila nestejnoměrně. Zatímco v zemích západní Evropy bylo potřeba banky zachraňovat a následně očišťovat od rizikových investic, ve střední Evropě finanční sektor zůstal téměř stabilní. Evropská komise však musela otevřeně ustoupit od principů volné hospodářské soutěže, když povolila státní pomoc krachujícím bankám. Finanční krize s sebou přinesla obavu světového hospodářství před dalším vývojem a zpomalení hospodářského růstu. Banky měly strach z dalšího vývoje a zdráhaly se výhodně půjčovat a držely peníze. Tím došlo ke zpomalení tempa nových investic v ekonomikách, oslabení poptávky a zastavení hospodářského růstu.

Jednotlivé státy se situaci pokusily usměrnit státními investičními pobídkami (např. výstavbou nových dálnic), prémie za podporu určitého segmentu ekonomiky (např. šrotovné prémie při ekologickém odstranění starého auta), opatřeními podporující zaměstnanost (odklad plateb sociálního pojištění) nebo opatřeními zmírňujícími dopady krize (rekvalifikační programy pro nezaměstnané, zvýšení podpor v nezaměstnanosti). Každý stát zvolil svůj vlastní způsob boje proti krizi a jednotlivé modely se odlišovaly, protože politici měli odlišné pohledy na ideální lék proti krizi.

EU se snažila dosáhnout určité koordinace a ta vyvrcholila v době českého předsednictví na jaře roku 2009. Na neformálním summitu Evropské rady v Bruselu 1. března byl

³⁹EUROPEAN COMMISSION. EC: *EconomicCrisis in Europe:Causes, Consequences and Responses*[online]. EC [2013-03-25]. ISSN 0379-0991. Dostupné z: http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/publication15887_en.pdf

společným prohlášením odmítnut protekcionismus neboli uzavírání ekonomik členských států. Během prvních měsíců roku 2009 se objevily u některých představitelů starých členských států tendence k ochraně vlastních ekonomik před konkurenčními důsledky volného trhu. Tímto byl však popřen jeden z principů Společenství.

Na konci března roku 2009 na zasedání Evropské rady byl dohodnut balíček fiskálních stimulů ve výši 200 miliard euro. Jednalo se především o příslib členských států pomoci ekonomikám z národních rozpočtů. Podíl rozpočtu EU na tomto balíčku byl 30 miliard euro. Přes pozitivní, ale pomalou reakci ekonomik, došlo ke zvýšení nezaměstnanosti a hlubokému poklesu příjmů státních rozpočtů v členských státech EU. Rozpočty se propadly do hlubokých deficitů a některé země, které nebyly schopné si nadále půjčovat peníze na světových finančních trzích, musely požádat o mezinárodní finanční pomoc ze strany Mezinárodního měnového fondu nebo EU⁴⁰.

Jelikož oživování ekonomik bylo pomalé, tak se dostaly do problémů další země, a to především Řecko, které na rozdíl od Maďarska a Lotyšska je zemí Eurozóny. V případě Maďarska a Lotyšska oslabení národních měn nemělo velký vliv na evropskou ekonomiku, řecká krize přinesla nedůvěru v euro. Euro neposkytlo stabilitu, naopak se stalo samotným zdrojem nestability⁴¹. Členské země se teda musely připojit na pomoc Řecka velkorysým finančním stimulem, aby nedocházelo k dalšímu oslabení společné měny. Na druhou stranu problémy Řecky nebyly jen důsledkem hospodářské krize, v Řecku byl dlouhodobě porušován pak stability a růstu, přičemž některé ekonomické statistiky byly falšovány. Velkorysý sociální systém byl velmi náročný pro státní rozpočet, což se projevilo při výpadku příjmů v důsledku hospodářských otřesů.

Evropské zkušenosti s hospodářskou krizí přinesla diskuze o těsnějším ekonomickém vládnutí, minimálně v rámci Eurozóny, a to o účinnější regulaci bank nebo o zdanění finančních transakcí⁴².

⁴⁰Encyklopedie: Evropa 2045. *Ekonomická krize* [online]. [2013-04-15]. Dostupné z: <http://www.evropa2045.cz/hra/napoveda.php?kategorie=8&tema=172>

⁴¹KOHOUT, Pavel. *Finance po krizi: Evropa na cestě do neznáma*. 3. Rozšířené vydání. Praha: Grada, 2011, 328s. ISBN 978-80-247-4019-5.

⁴²Encyklopedie: Evropa 2045. *Ekonomická krize* [online]. [2013-04-15]. Dostupné z: <http://www.evropa2045.cz/hra/napoveda.php?kategorie=8&tema=172>

3.2.4 Dopad hospodářské krize na cestovní ruch

Průběh roku 2009 potvrdil v reálném vývoji jak mezinárodního, tak tuzemského cestovního ruchu očekávané důsledky hospodářské krize. Celosvětové přehledy, jakož i národní statistiky příjezdů hostů do jednotlivých regionů a zemí přinesly převážně doklady o poklesu návštěvnosti, příjmů ze zahraničního cestovního ruchu, ale i zhoršených ekonomických výsledcích participujících odvětví na turismu.

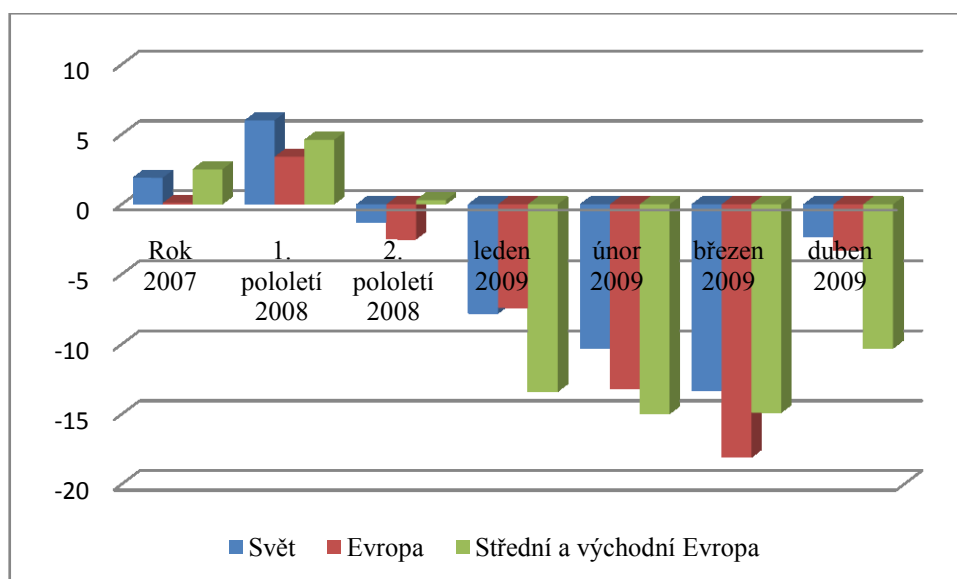
Nepříznivé ekonomické vlivy způsobily, že se již v roce 2008 ve světě velmi zpomalily meziroční příjezdy návštěvníků až po pokles vykázaný za druhé pololetí roku 2008. Region Evropy jako celek zůstal v počtu příjezdů na úrovni roku 2007 jen díky výsledku střední a východní Evropy. Pokles cestovního ruchu v České republice měl generálně stejné příčiny jako vývoj ve světě, nicméně byl provázen i dalšími vlivy a výkyvy. Jako vážné negativní jevy poškozující cestovní ruch se projevila podnikatelská selhání některých subjektů a to cestovních kancelářů, letecké dopravy a ekonomické těžkosti plynoucí z omezené poptávky v ubytování a pohostinství.

Vývoj mezinárodního cestovního ruchu byl v roce 2008 podle údajů UNWTO postižen projevy hospodářské krize natolik, že se meziroční nárůst příjezdů návštěvníků v roce 2008 značně zpomalil na 1,8 % z 6,9 % v roce 2007. Zpomalení pokračovalo i v roce 2009 s tím, že v lednu 2009 došlo ve světě k meziročnímu úbytku o 6,6 %, v únoru o 10,3 %, v březnu o 13,3 % a v dubnu již méně a to o 2,3 %.

Podle údajů České národní banky (ČNB) ze 7. 9. 2009 vykázal účet platební bilance ve 2. čtvrtletí roku 2009 schodek 29 mld. Kč. V zahraničním cestovním ruchu se ve 2. čtvrtletí roku 2009 oproti 2. čtvrtletí roku 2008 snížily hrubé příjmy o 9,5 %, výdaje o 5,3 %, z čehož vyplývá pokles bilance zahraničního cestovního ruchu⁴³.

⁴³MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. MMR ČR: *Zpravodaj o vývoji a predikcích cestovního ruchu*. [online]. MMR [2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/5d82db09-b1df-4142-a4e1-0b8b80f335c5/Zpravodaj-o-vyvoji-a-predikcich-cestovniho-ruchu-C.pdf>

Graf 3. 1: Přírůstky/úbytky příjezdů v mezinárodním cestovním ruchu podle WTO v %



Zdroj: vlastní zpracování z údajů Ministerstva pro místní rozvoj ČR

3.2.4.1 Výsledky cestovního ruchu ČR

Návštěvnost v hromadných ubytovacích zařízeních poklesla. Pokles příjezdového cestovního ruchu ve 2. čtvrtletí roku 2009 pokračoval, oproti roku 2008 se počet přenocování a počet příjezdů do sledovaných hromadných ubytovacích zařízení snížil stejnou mírou a to o 8,6 %. Větší propad se projevil u zahraničních návštěvníků, v počtu přenocování o 10,1 %, v příjezdech o 8,7 %, zatímco u domácích hostů v přenocování o 6,9 % a v počtech příjezdů o 8,5 %. V druhé polovině roku 2009 již celkové výsledky byly lepší než v prvním pololetí, přesto se nadále potvrdzovalo zkracování pobytů. Z krajského přehledu vyplývá, že ve 2. čtvrtletí roku 2009 se počet přenocování snížil ve všech krajích, a to nejvíce v Jihomoravském a Libereckém, růst byl zaznamenán pouze v Praze a v Karlovarském kraji, a to díky domácím návštěvníkům. K poklesu došlo také v návštěvnosti lázeňských zařízení a to o 14,6 %. V lázeňských zařízeních dosáhl počet přenocování hostů 1,8 milionů, což znamenal meziroční pokles o 6,2 %. Výrazně poklesl počet přenocování a to o 14,6 % u cizinců, u domácích návštěvníků pouze o 0,2 %. V nejvýznamnějším lázeňském Karlovarském kraji činil celkový pokles 10,2 %. Pokud jde o turistické regiony, tak se zvýšila pouze návštěvnost regionu Šumava.

Cílem bylo komplexní posouzení vývoje využívaných kapacit hromadných ubytovacích zařízení v cestovním ruchu ČR. Vyplynulo, že od roku 2000 do roku 2008 se zvýšil v ČR

počet všech statisticky podchycených zařízení o 3,2 %. Pokud jde o nejkvalitnější ubytovací zařízení, zvýšil se skoro čtyřnásobně počet pětihvězdičkových hotelů a také počet čtyřhvězdičkových hotelů.

3.2.4.2 Tržby ve službách

Souhrnně vyplývá, že podobně jako v průmyslu, stavebnictví, zahraničním obchodě a dalších oblastech ekonomiky, došlo i ve službách k výraznému meziročnímu poklesu. Svědčí o tom meziroční snížení tržeb za 1. pololetí v běžných cenách o 9,7 %, ve stálých cenách o 9,4 % při ještě hlubších poklesech v sekcích dopravy, pohostinství, v činnosti cestovních kanceláří a agentur.

Z hlediska sektorového významu cestovního ruchu je zásadní, jakých výsledků je dosaženo ve službách, které s ní úzce souvisejí. V tom případě jsou v popředí pozornosti služby v oblasti ubytování, stravování a pohostinství. V roce 2008 docházelo v pohostinství k meziročnímu poklesu tržeb, a to jak v ubytování, tak ve stravování. Za celý rok 2008 se tržby ve stálých cenách v ubytovacích zařízeních snížily o 4,7 %, v návaznosti na to v 1. polovině roku 2009 o 15,8 %. V restauračních zařízeních tržby poklesly v roce 2008 o 8,7 % a v 1. pololetí roku 2009 o 9,5 %. Vývoj tržeb v dopravě, což zahrnuje podzemní, potrubní, vodní, leteckou dopravu, souvisí s celkovou výkonností ekonomiky a jejím poklesem v hlavních produkčních odvětvích. Odráží se v něm i vývoj cestovního ruchu. Specifický vývoj zaznamenal v 1. pololetí roku 2009 tržby v letecké dopravě. Již v roce 2008 se projevilo meziroční snížení tržeb, celoročně ve stálých cenách o 7,7 %, z toho ve 4. čtvrtletí o 17,8 %, v prvním pololetí roku 2009 tento vývoj pokračoval a to poklesem 12,1 %⁴⁴.

3.2.5 Poučení z hospodářské krize

V období krátce po finanční krizi většina z ekonomů skromně připustila, že ví méně, než by si přáli vědět. Byla provedena malá inventura toho, co je takřka nezpochybnitelné.

1. Ukázalo se, že prognózy makroekonomických analytiků nejsou užitečné. Ačkoliv toto tvrzení zní drsně, je to pravda. Finanční krizi nepředpovídal téměř nikdo, ne

⁴⁴MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. MMR ČR: *Zpravodaj o vývoji a predikcích cestovního ruchu*. [online]. MMR [2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/5d82db09-b1df-4142-a4e1-0b8b80f335c5/Zpravodaj-o-vyvoji-a-predikcich-cestovniho-ruchu-C.pdf>

včas. Pokud ano, šlo o předpověď založenou na nesprávných úvahách, někteří ekonomové například předpovídali americké problémy kvůli hluboké pasivní obchodní bilanci. Skutečný úder však přišel odjinud.

2. Ukázalo se, že když má centrální banka na výběr mezi bankovní krizí a neomezeným chrlením peněz, zvolí neomezené chrlení peněz neboli expanzivní měnovou politiku. To je zásadní rozdíl oproti měnové politice z předválečného období.
3. Třetí zjištění se týká politiků a dilematu „krize či dluh“. Jakmile je politik postaven před dilema mezi pádem bank a pádem ekonomiky na jedné straně a obrovským nárůstem dluhu na druhé straně, volí raději dluhy neboli expanzivní rozpočtovou politiku.
4. Další zjištění se týká rychlosti šíření informací. Nejdůležitější informace dorazí do rozhodovacích center nejpomaleji. Ještě na jaře roku 2008 odmítala velká část respektovaných odborníků možnost, že je americká ekonomika v recesi. Navíc platí, že informace se šíří zdola. Obchodníci si problémů všimnou dříve než analytici, ti mají náskok před manažery a manažeři se k informacím dostanou dříve než politici. Čestnou výjimkou jsou některé vedení centrálních bank, včetně České národní banky, která věnuje nepřetržitou pozornost informacím z finančního sektoru.
5. Ukázalo se, že trhy jsou řádově více kolísavé, než odpovídá výkyvům reálné ekonomiky. Toto zjištění platí i pro zcela běžné, nekrizové podmínky⁴⁵.
6. Některé ekonomiky přestály finanční krizi lépe, jiné mnohem hůře. Nejde o náhodu, nýbrž o důsledek odlišných rozpočtových a měnových politik. Česká republika přežila světovou finanční krizi, aniž by se zde skutečně projevila. Vysoká odolnost české ekonomiky je výsledkem více faktorů. Především díky konzervativnímu přístupu českých bank k úvěrům, absence rizikových nástrojů a extrémně nízký podíl úvěrů v cizí měně. Dopady recese pomohlo částečně zmírnit i oslabení české koruny

⁴⁵KOHOÚT, Pavel. *Finance po krizi: Evropa na cestě do neznáma*. 3. Rozšířené vydání. Praha: Grada, 2011, 328s. ISBN 978-80-247-4019-5.

7. Euro není všelék. Naopak vedlejší efekty spojené s jeho zavedením mohou vyvolat problémy větší, než jaké jsou přínosy spojené s odstraněním měnového rizika. Nicméně po ekonomické stránce zapůsobilo jako nejmohutnější zesilovač hospodářského cyklu od doby klasického zlatého standardu.
8. Regulace a účetní předpisy upravující fungování finančních trhů nebyly adekvátní. Rozmach praxe účtování podle tržních cen vypadal velmi rozumně, ovšem do chvíle, kdy trhy pro určité typy cenných papírů přes noc prakticky vyschly a tudíž neexistovaly tržní ceny.
9. Ani národní měny nejsou zaručeným receptem na stabilitu. Island se stal nejhůře postiženou obětí finanční krize právě proto, že měl národní měnu, přičemž islandská měnová politika byla katastrofálně chybná. Domácí islandské úrokové sazby byly příliš vysoké, což lákalo spekulativní kapitál.
10. Největší stabilitu vykazaly banky v zemích, které byly postiženy finanční krizí relativně nedávno. Tudíž zkušenost je matka opatrnosti a moudrosti. Česká republika měla zkušenost z roku 1997⁴⁶.

⁴⁶KOHOUT, Pavel. *Finance po krizi: Evropa na cestě do neznáma*. 3. Rozšířené vydání. Praha: Grada, 2011, 328s. ISBN 978-80-247-4019-5.

4 Analýza dopadu na letiště Leoše Janáčka v Ostravě

Tato kapitola je zaměřena na Letiště Leoše Janáčka v Ostravě, jsou zde uvedeny základní informace o letišti a historii letiště. Další část této kapitoly obsahuje zhodnocení situace letiště, jak za jednotlivé roky, tak za celé období od roku 2007 do roku 2009.

4.1 Mezinárodní letiště Leoš Janáček Ostrava Airport

Mezinárodní letiště Leoše Janáčka v Ostravě je největším regionálním letištem v České republice a důležitým leteckým dopravním centrem. Letiště je vzdáleno 20 km jihozápadně od města Ostravy, hospodářské a průmyslové metropole severní Moravy a Slezska, regionu s více než milionem obyvatel. Vzhledem ke své poloze a krátké vzdálenosti do Polska na Slovensko slouží jako významný vstupní bod do průmyslového regionu Moravskoslezského kraje.

Letiště zajišťuje pravidelné i nepravidelné, mezinárodní i vnitrostátní linky. V roce 2006 došlo k otevření nové odletové haly v ceně 320 milionů (280 milionů poskytl kraj a 40 milionů Evropská unie). V roce 2006 také došlo k přejmenování letiště na současný název podle skladatele Leoše Janáčka, rodáka z nedalekých Hukvald. Letiště pokřtil hejtman Evžen Tošenovský společně s ředitelem letiště. Letištní budova je schopná odbavit za rok až 1 milion cestujících. Ke spokojenosti zákazníků je letiště vybaveno restaurací, barem, salónkem, poštou, bezcelním obchodem a půjčovnou aut.

Letiště zajišťuje služby při odbavování letů všech leteckých společností. Každoročně jsou zde konány tzv. Dny NATO, což je každý rok velmi očekávaná akce, kde se sjíždí lidé z celé republiky i ze sousedních států⁴⁷.

⁴⁷Obec Mošnov. *Leoš Janáček Ostrava Airport* [online]. 2013, [2013-04-15]. Dostupné z: <http://www.mosnov.cz/index.php?nid=7905&lid=cs&oid=1445819>

Obrázek 4. 1: Letiště Leoše Janáčka v Ostravě



Zdroj: 4 stav: články, katalog: *Lokalita Ostrava – Mošnov je budoucností moravskoslezského regionu*. [online]. 2013, [2013-04-15]. Dostupné z: http://www.4stav.cz/lokalita-ostrava-%E2%80%93-mosnov-je-budoucnosti-moravskoslezskeho-regionu_4c2588

4.1.1 Historie letiště

Historie mezinárodního letiště Leoše Janáčka sahá až do prvního desetiletí minulého století. Zde v tehdejší obci žili bratři Žurovcové, kteří byli regionální letečtí průkopníci, kteří své práce a pokusy prováděli v letech 1909 – 1914.

Dalšímu pokračování zabránila 1. světová válka. Po ní se bratři Josef a Vilém vrátili k civilnímu létání s letounem, který byl koupený z válečných přebytků. Jejich podnikání však za čas ukončil nedostatek finančních prostředků. Místo, kde se v současné době letiště nachází, bylo poprvé k leteckému provozu použito německou Luftwarre (německé vzdušné síly), která zde po okupaci Československa vybudovala v roce 1939 plní letiště pro přípravu útoku na Polsko. V květnu roku 1945 je naopak užívala první československá smíšená letecká divize. Pak následovalo období nečinnosti a půda byla vrácena svému původnímu účelu, a to zemědělské výrobě.

Novodobá historie začíná rokem 1956 zahájením stavebních prací na současném letišti. Již od počátku bylo zřejmé, že zde nebude pouze dopravní provoz, ale že letiště bude především sloužit k potřebám armády. Oficiální zahájení civilního letového provozu je datováno na 16. říjen 1959, kdy zde přistál letoun TU – 104 A, a současně byl přenesen

veškerý provoz z již nevyhovujícího letiště Ostrava – Hrabůvka, které se nacházelo přímo v městské aglomeraci. Letový provoz byl zajišťován společností ČSA a zahrnoval především vnitrostátní, ale i nepravidelné zahraniční lety. Na půdě letiště se vystřídaly všechny typy dopravních letounů ČSA, ať už to byly pístové letadla nebo proudové letadla. V 60. a 70. letech zde byl i provoz aerotaxi, což bylo v té době velmi rozšířené. Výrazným zlomem se stal rok 1989, brzy po něm v roce 1993 došlo k ukončení činnosti vojenské části. Dalším důležitým datem byl 1. červenec 2004, kdy bylo letiště převedeno z majetku České správy letiště, s. p. do vlastnictví Moravskoslezského kraje. Provozovatelem letiště se stala společnost Letiště Ostrava, a.s..

Letiště se stalo dynamicky se rozvíjejícím organismem. Dne je možno zde potkat letouny nejrůznějších dopravců, z celého světa na charterových letech, stejně jako stroje domácích leteckých společností. Mezinárodní letiště Leoše Janáčka se stalo důležitým partnerem pro rozvoj celého moravskoslezského regionu⁴⁸.

Obrázek 4. 2: Historie Letiště Leoše Janáčka v Ostravě



Zdroj: Letiště Leoše Janáčka Ostrava. *Historie* [online]. 2013, [2013-04-15]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-historie-vznik-vyvoj/>

⁴⁸Letiště Leoše Janáčka Ostrava. *Historie* [online]. 2013, [2013-04-15]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-historie-vznik-vyvoj/>

4.1.2 Základní informace o letišti

Poloha:	20 km jihozápadně od centra Ostravy
Vztažný bod letiště:	49 41 50 N, 18 06 50 E
Nadmořská výška:	257 m. n. m.
Vzletová a přistávací dráha:	3500 m x 63 m ICAO kategorie II.a
ICAO/IATA označení:	LKMT/OSR

4.1.3 Organizace působící na letišti

- Řízení letového provozu
- Celní úřad
- Cizinecká policie
- Letecké společnosti (české aerolinie, Czech Connect Airlines, LR Airlines, Silver Air, Queen Air)
- Aerokluby (Let'sFly, HTP Ostrava CZ)
- Spedice (DHL Logistics, s.r.o., DHL Express, Transexpress, s.r.o., PST CLC, a.s.)
- Svobodní celní pásmo (free zone)
- Podnikatelský areál (SOM – společnost pro využití Letiště Ostrava – Mošnov, a.s.)
- Servisní centra (JOB AIR – Technic)⁴⁹

4.2 Zhodnocení jednotlivých let provozu letiště v letech 2007 – 2012

Další část kapitoly je zaměřena na zhodnocení provozu letiště v jednotlivých letech, a to jak se vyvíjel počet cestujících v určitých druzích přepravy a jaké byly tržby.

4.2.1 Zhodnocení za rok 2007

Provoz na Letišti Leoše Janáčka v Ostravě byl v roce 2007 ovlivněn především prací, které byly zahájeny a probíhaly na dráhovém systému. Znamenalo to velmi omezující zásahy do plynulosti leteckého provozu. Celková investice byla ve výši 120 milionů Kč a zahrnovala generální opravy prahů dráhy, kompletní výměnu a doplnění dráhových světél, výměnu

⁴⁹Letiště Leoše Janáčka Ostrava. *Organizace působící na letišti* [online]. 2013 [2013-04-20]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-organizace-pusobici-na-letisti/>

všech dotčených elektroinstalací a potřebných zdrojů elektrické energie. Dále také došlo k doplnění řídicích a automatizovaných systémů a také rozšíření pojezdové dráhy, tak aby vyhovovala všem kategoriím letadel.

Tabulka 4. 1: Vývoj počtu cestujících a počtu pohybu letů

Počet cestujících			Počet pohybů letadel		
Druh přepravy	2006	2007	Druh letu	2006	2007
Vnitrostátní pravidelná	94 535	89 927	Komerční osobní doprava	6 067	6 146
Vnitrostátní nepravidelná	1 949	2 785	Cargo lety	1 108	257
Mezinárodní pravidelná	14 216	21 610	obecné letectví a jiné lety	8 921	9 541
Mezinárodní nepravidelná	162 094	187 746	Celkem	16 096	15 944
Tranzitní cestující	27 942	30 198			
Celkem	300 735	332 266			

Z tabulky můžeme vidět, že celkový počet cestujících v roce 2007 vzrostl na 332 266. Pokles cestujících nastal pouze u vnitrostátních pravidelných linek, a to byla konkrétně linka do Prahy. Největší počet zákazníků cestoval mezinárodními nepravidelnými linkami. Oproti roku 2006 se počet odbavených cestujících zvýšil o 10,8 % i přes provozní omezení. Jsou to především charterové lety, které létají především v létě. Nejčastěji létanou destinací bylo Řecko, Tunisko a Egypt. A to i přesto, že počet pohybů letadel poklesl. Největší pokles byl zaznamenán u letů cargo a největší nárůst byl zaznamenán u obecného letectví a u jiných letů, kdy se počet letů zvýšil o 6,9 %.

Tabulka 4. 2: Vývoj tržeb, výnosů a výsledku hospodaření (v tis. Kč)

Vývoj tržeb, výnosů a HV	2006	2007
Tržby	160 861	180 259
Výnosy	223 530	229 068
HV před zdaněním	8 757	2 324
HV po zdanění	6 201	970

Letiště v roce 2007 dosáhlo zisku před zdaněním ve výši 2 324 tis. Kč při tržbách 180 259 tis. Kč a celkových výnosech 229 068 tis. Kč. Oproti předchozímu roku, kdy byl vytvořen zisk 6 201 tis. Kč, tak došlo k poklesu hospodářského výsledku. Hlavním důvodem bylo

nenaplnění optimisticky nastavených výkonů společnosti a také díky vyšším osobním nákladům společnosti, které byly vyvolány novelou Zákoníku práce⁵⁰.

4.2.2 Zhodnocení za rok 2008

Nejdůležitějšími skutečnostmi roku 2008 bylo dokončení procesu certifikace letiště dle evropských norem a vydání nové licence, řadící Letiště Leoše Janáčka do společnosti vyspělých evropských letišť. Také bylo na letišti zavedeno létání za nízké dohlednosti. Přestože druhá polovina roku byla již poznamenaná nastupující hospodářskou krizí, dosáhlo letiště v roce 2008 počtu odbavených cestujících o téměř 7 % více oproti předchozímu roku. V říjnu bylo po dlouhodobém jednání zahájeno nové spojení z Ostravy do Moskvy.

Tabulka 4. 3: Vývoj počtu cestujících a počtu pohybů letadel

Počet cestujících			Počet pohybů letadel		
Druh přepravy	2007	2008	Druh letu	2007	2008
Vnitrostátní pravidelná	89 927	89 988	Komerční osobní doprava	6 146	6 402
Vnitrostátní nepravidelná	2 785	2 259	Cargo lety	257	86
Mezinárodní pravidelná	21 610	23 699	Obecné letectví a jiné lety	9 541	10 679
Mezinárodní nepravidelná	187 746	199 113	Celkem	15 944	17 167
Tranzitní cestující	30 128	38 678			
Celkem	332 266	353 737			

Tabulka znázorňuje počet cestujících a počet pohybů letadel za rok 2008. Celkový počet cestujících se v roce 2008 mírně zvýšil, pokles byl zaznamenán pouze u nepravidelných vnitrostátních linek. Pravidelné linky Ostrava – Praha využilo 89 988 cestujících a linku Ostrava – Vídeň využilo 23 699 cestujících. Tyto pravidelné linky zaznamenávaly v jarním období roku 2008 výrazné nárůsty cestujících až do doby, kdy vypukla celosvětová hospodářská krize. Největší počet cestujících je v mezinárodních nepravidelných linkách, kde byla stabilizující se poptávka na úrovni naplnění regionálního trhu. Nejčastěji létanou destinací bylo Řecko s celkovým počtem

⁵⁰ LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2007*. [online]. 2007, [2013-04-15]. Dostupné z: <http://intranet.airport-ostrava.cz/web/vyrocní-zpráva-letiste-ostrava-2007.pdf>

36 689 cestujících, Egypt s 31 085 cestujících a Tunis s 21 778 cestujících. V oblasti leteckého carga došlo k poklesu o 66,5 %, přesto celkový počet letů narostl o 7,7 %⁵¹.

Tabulka 4. 4: Vývoj tržeb, výnosů a výsledku hospodaření (v tis. Kč)

Vývoj tržeb, výnosů a HV	2007	2008
Tržby	180 259	200 387
Výnosy	229 068	241 904
HV před zdaněním	2 324	-14 152
HV po zdanění	970	-15 877

Letiště dosáhlo v roce 2008 ztrátu -15 877 Kč při celkových tržbách 200 387 Kč a výnosech 241 904 Kč. Roční nárůst tržeb činil 11 %, při celkovém počtu nárůstu počtu cestujících o 6,4 %. Ztráta společnosti byla způsobená podporou mezinárodní linky Ostrava – Moskva, kterou od září roku 2008 provozovala ruská společnost. Celkové náklady na tuto linku činily 25 838 Kč, bez těchto nákladů by společnost vykázala nejlepší hospodářský výsledek v historii a to 9 961 Kč⁵².

4.2.3 Zhodnocení za rok 2009

V roce 2009 byl zvolen nový ředitel letiště Ing. Pavel Schneider. Provoz letiště v roce 2009 byl silně ovlivněn hospodářskou krizí, což se projevilo poklesem počtu odbavených cestujících až o 13 % oproti předchozímu roku. Navzdory krizi se však letišti podařilo úspěšně realizovat projekty financované z prostředků Evropské unie za podpory Regionálního operačního programu NUTS II Moravskoslezsko. V září roku 2009 byla zrušena pravidelná linka do Moskvy, a zavedly se 2 nové linky a to do Mnichova a do Splitu.

⁵¹LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2008*. [online]. 2008, [2013-04-15]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocní_zpravy/VZ_2008.pdf

⁵²LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2008*. [online]. 2008, [2013-04-15]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocní_zpravy/VZ_2008.pdf

Tabulka 4. 5: Vývoj počtu cestujících a počtu pohybů letadel

Počet cestujících			Počet pohybů letadel		
Druh přepravy	2008	2009	Druh letu	2008	2009
Vnitrostátní pravidelná	89 988	71 792	Komerční osobní doprava	6 402	6 424
Vnitrostátní nepravidelná	2 259	4 967	Cargo lety	86	186
Mezinárodní pravidelná	23 699	16 309	Obecné letectví a jiné lety	10 679	9 542
Mezinárodní nepravidelná	199 113	179 005	Celkem	17 167	16 152
Tranzitní cestující	38 678	35 057			
Celkem	353 737	307 130			

Rok 2009 byl ve znamení prohlubující se hospodářské krize. Letecká doprava jako odvětví, je velmi citlivé na důsledky hospodářské krize a proto zaznamenala pokles. Pokles poptávky po leteckých službách se nepříznivě projevil i v hospodaření letišť. Celkový počet odbavených cestujících se oproti roku snížil o 13 %, u pravidelných linek pokles činil téměř 23 %. U nepravidelných letů pokles činil 9 %. Nejčastěji létanou destinací byla i v tomto roce na prvním místě Řecko, poté Egypt a Tunis. Počet letů za rok 2009 poklesl o 6 % oproti roku 2008. Komerční doprava zůstala téměř na úrovni roku 2008. Zato lety cargo zaznamenaly růst a to o 116,3 %⁵³.

Tabulka 4. 6: Vývoj tržeb, výnosů a výsledku hospodaření (v tis. Kč)

Vývoj tržeb, výnosů a HV	2008	2009
Tržby	200 387	189 991
Výnosy	241 904	233 174
HV před zdaněním	-14 152	-5 736
HV po zdanění	-15 877	-5 880

Ekonomický a hospodářský vývoj na letišti byl v roce 2009 poznamenán celosvětovou hospodářskou krizí, a to především v poklesu tržeb z leteckých činností o 5,2 %. Letiště v roce 2009 dosáhlo hospodářského výsledku po zdanění – 5880 Kč, při celkových tržbách

⁵³ LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2009*. [online]. 2009, [2013-04-15]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocní_zpravy/VZ%202009.pdf

189 991 Kč a celkových výnosech 233 174 Kč. Ztráta byla způsobena především podporou mezinárodní linky Ostrava – Moskva, tato linka byla v únoru roku 2009 ukončena⁵⁴.

4.2.4 Zhodnocení roku 2010

Navzdory ekonomické krizi, která rok 2009 ovlivňovala cestujících a letecké dopravce, se letišti podařilo udržet ekonomiku letiště na stabilní úrovni. V roce 2010 byl zahájen provoz nového charterového letu do Tel Avivu, i přesto však počet cestujících na letišti poklesl v meziročním srovnání o 9 %. Na této situaci se částečně podepsala i změna obchodní politiky národního dopravce. Také v roce 2010 se snížila denní sedačková kapacita na trase Ostrava – Praha. Po téměř třech letech byl na letišti dokončen projekt „Stroje a zařízení I“, díky kterému se v rámci Regionálního operačního programu vybavilo letiště bezpečnostní technikou za téměř 89 mil. Kč. Také došlo k rozšíření centrální odbavovací plochy, tato rekonstrukce proběhla za plného provozu, bez omezení bezpečnosti a pohodlí dopravců i cestujících.

Tabulka 4. 7: Vývoj počtu cestujících a počtu pohybů letadel

Počet cestujících			Počet pohybů letadel		
Druh přepravy	2009	2010	Druh letu	2009	2010
Vnitrostátní pravidelná	71 792	61 432	Komerční osobní doprava	6 424	8 418
Vnitrostátní nepravidelná	4967	1 844	Cargo lety	186	187
Mezinárodní pravidelná	16 309	17 786	Obecné letectví a jiné lety	9 542	5 714
Mezinárodní nepravidelná	179 005	165 003	Celkem	16 152	14 319
Tranzitní cestující	35 057	33 908			
Celkem	307 130	279 973			

Celkový počet odbavených cestujících se v roce 2009 snížil o 9 %, což je menší pokles než v roce 2009, kdy pokles byl 13 %. Zhruba 60 % odbavených cestujících na letišti tvoří cestující na charterových letech. Z toho důvodu se i v roce 2010 stále projevovala hospodářská krize. Meziroční pokles cestujících na charterových letech byl přibližně 7,5 %. Mimo dopady hospodářské krize měly na počet odbavených cestujících vliv také jiné negativní faktory, jako například události v Řecku, které je jednou z nejoblíbenějších turistických destinací pro cestující z Ostravy a taky z důvodu uzavření vzdušného prostoru

⁵⁴ LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2009*. [online]. 2009, [2013-04-15]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocní_zpravy/VZ%202009.pdf

v důsledku dubnové erupce islandské sopky. Počet pohybů letadel v roce 2010 poklesl o 13 % oproti roku 2009. Na tomto poklesu sehrálo velkou roli snížení počtu výcvikových letů, jejichž počet byl 8 418. Počet charterových letů zůstal téměř na stejné úrovni jako v roce 2009. Lety cargo se udržely na stejné hodnotě jako v předchozím roce.

Tabulka 4. 8: Vývoj tržeb, výnosů a výsledku hospodaření (v tis. Kč)

Vývoj tržeb, výnosů a HV	2009	2010
Tržby	189 991	169 449
Výnosy	233 174	216 880
HV před zdaněním	-5 736	1 990
HV po zdanění	-5 880	1 361

Hospodářské výsledky společnosti byly v roce 2010 poznamenány ještě doznívající hospodářskou krizí. Letiště v roce 2010 dosáhlo hospodářského zisku po zdanění 1 361 Kč, při celkových tržbách 169 449 Kč a celkových výnosech 216 880 Kč. Meziroční tržby poklesly o 10,8 %, a výnosy v roce 2010 poklesly o 6,9 % oproti roku 2009⁵⁵.

4.2.5 Zhodnocení roku 2011

Rok 2011 byl pro letiště již mírně optimističtější. Po krizi, která se v letecké přepravě projevila především v letech 2009 – 2010, se ukázaly výsledky roku 2011 na obnovení zájmu cestujících o leteckou dopravu. I přes pokračující trend poklesu počtu přepravených cestujících, nastalo oživení především v charterové dopravě, kde byl zaznamenán meziroční nárůst o 9%. Celkový pokles cestujících ovlivnily především cestující na pravidelných linkách. Tento útlum byl způsoben především obchodní politikou dopravců. I přes tyto negativní vlivy se v roce 2011 podařilo dosáhnout kladného hospodářského výsledku a udržet společnost na stabilní úrovni.

⁵⁵LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2010*. [online]. 2010, [2013-04-15]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocní_zpravy/VZ2010.pdf

Tabulka 4. 9: Vývoj počtu cestujících a počtu pohybů letadel

Počet cestujících			Počet pohybů letadel		
Druh přepravy	2010	2011	Druh letu	2010	2011
Vnitrostátní pravidelná	61 432	46 007	Komerční osobní doprava	8 418	7 904
Vnitrostátní nepravidelná	1 844	2 304	Cargo lety	187	167
Mezinárodní pravidelná	17 786	22 091	Obecné letectví a jiné lety	5 714	7 172
Mezinárodní nepravidelná	165 003	178 441	Celkem	14 319	15 243
Tranzitní cestující	33 908	24 720			
Celkem	279 973	273 563			

Celkový počet odbavených cestujících se v roce 2011 oproti roku 2010 snížil o 2 %, což představuje mírný pokles. Skladba cestujících zůstává přibližně stejná, s mírným nárůstem cestujících na charterových letech, kde bylo odbaveno cca 65% všech cestujících na letišti. V charterových letech byl zaznamenán nárůst o 8%, zato v pravidelné dopravě byl zaznamenán pokles, a to z důvodu ústupu společnosti ČSA na lince Ostrava – Praha, tyto lety byly nahrazeny jinou společností. Počet pohybů letadel v roce 2011 vzrostl o 6 % oproti roku 2010. Na tomto nárůstu mělo zásadní podíl zvýšení počtu výcvikových letů. Počet komerčních letů poklesl o 6 % a počet samotných charterových letů poklesl o 8 %⁵⁶.

Tabulka 4. 10: Vývoj tržeb, výnosů a výsledku hospodaření (v tis. Kč)

Vývoj tržeb, výnosů a HV	2010	2011
Tržby	169 449	163 587
Výnosy	216 880	221 026
HV před zdaněním	1 990	3 103
HV po zdanění	1 361	1 595

Hospodářské výsledky letiště za rok 2011 úzce souvisely také s růstem cen ropy. V roce 2011 došlo k dramatickému nárůstu cen ropy na světových trzích, což se odrazilo jako v počtech nabízených letů, tak v cenách letenek a počtu cestujících. Avšak i při těchto

⁵⁶ LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2011*. [online]. 2011, [2013-04-15]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocní_zpravy/VZ%202011.pdf

problémech letiště zachovalo stabilitu a dosáhlo zisku 1 595 Kč, při tržbách 163 587 Kč a celkových výnosech 221 026 Kč. Došlo k meziročnímu poklesu tržeb a to o 3,5 %⁵⁷.

4.2.6 Zhodnocení za rok 2012

Rok 2012 pro letiště Leoše Janáčka v Ostravě znamenal oživení v letecké dopravě. K oživení došlo díky zavedení nízkonákladového letu do Paříže. Za úspěch bylo považováno znovuoobnovení leteckého spojení s Vídní, tato linka byla provozována dvakrát denně. Úspěchy byly zaznamenány i v oblasti investičních projektů, které plynule pokračují již od roku 2007, a díky těmto dotacím se letišti podařilo dohnat dluhy z minulých let a letiště vybavit tak, aby bylo konkurenceschopné a odpovídalo požadované legislativě.

Tabulka 4. 11: Vývoj počtu cestujících a počtu pohybů letadel

Počet cestujících			Počet pohybů letadel		
Druh přepravy	2011	2012	Druh letu	2011	2012
Vnitrostátní pravidelná	46 007	35 508	Komerční osobní doprava	7 904	6 348
Vnitrostátní nepravidelná	2 304	1 778	Cargo lety	167	291
Mezinárodní pravidelná	22 091	91 602	Obecné letectví a jiné lety	7 172	7 846
Mezinárodní nepravidelná	178 441	119 391	Celkem	15 243	14 485
Tranzitní cestující	24 720	40 114			
Celkem	273 563	288 393			

Poprvé od roku 2008 byl zaznamenán nárůst cestujících. Počet cestujících, kteří využívají služby ostravského letiště vzrostl o 5,4 %. Změna poměru mezi pravidelnou a nepravidelnou linkou je způsobena převodem 15 původně charterových destinací, které byly provozovány společností Travel Service v letní sezóně, do režimu pravidelné dopravy, i když tento provoz byl pouze po dobu sezóny. Dále počty cestujících stouply díky zavedení nové linky do Paříže, jedná se o první nízkonákladový let na letišti v Ostravě. I když došlo nárůstu cestujících, tak došlo k poklesu pohybů letadel, a to o 5 %. Tato skutečnost je dána využíváním větších letadel a poklesu počtu pohybů na pravidelných linkách obsluhovaných menšími regionálními letadly Počet výcvikových a ostatních letů stoupl cca o 14 %.

⁵⁷LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2011*. [online]. 2011, [2013-04-15]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocní_zpravy/VZ%202011.pdf

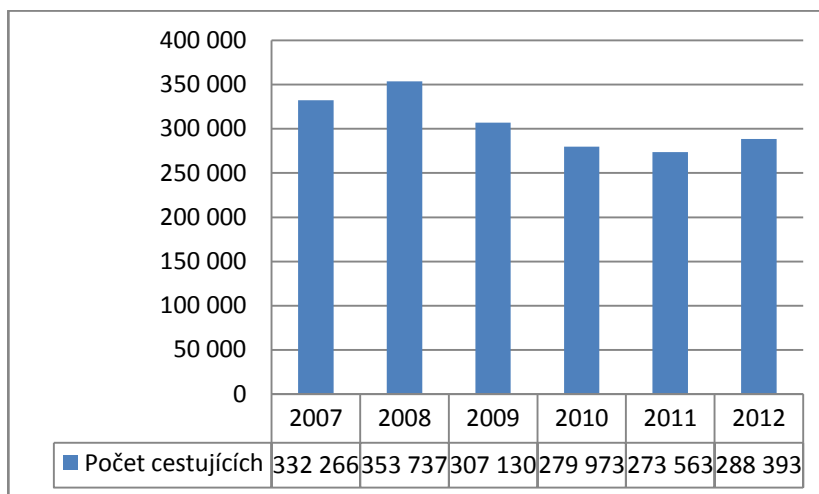
Tabulka 4. 12: Vývoj tržeb, výnosů a výsledku hospodaření (v tis. Kč)

Vývoj tržeb, výnosů a HV	2011	2012
Tržby	163 587	144 919
Výnosy	221 026	187 155
HV před zdaněním	3 103	-35 163
HV po zdanění	1 595	-29 624

Hospodářské výsledky letiště za rok 2012 úzce souvisely s ekonomickým vývojem, kdy světová ekonomika a také sousední ekonomiky pozvolna rostly, avšak česká ekonomika se ponořila do druhé recese. Letiště Ostrava dosáhlo za rok 2012 hospodářského výsledku ve výši -29 624 Kč a to při celkových tržbách 144 919 Kč a celkových výnosech 187 155 Kč. Na záporný HV měly vliv především meziročně výrazně nižší tržby. Meziroční pokles tržeb činil 11,41 % a pokles celkových výnosů 15,32 %⁵⁸.

4.3 Zhodnocení dopadu hospodářské krize na letiště

Letiště Leoše Janáčka v Ostravě funguje již mnoho let, přesto i na něm se hospodářská krize velmi projevila. Do roku 2008, kdy započala hospodářská krize, byl provoz na letišti poměrně vysoký. V roce 2009 se krize projevila a provoz výrazně poklesl.

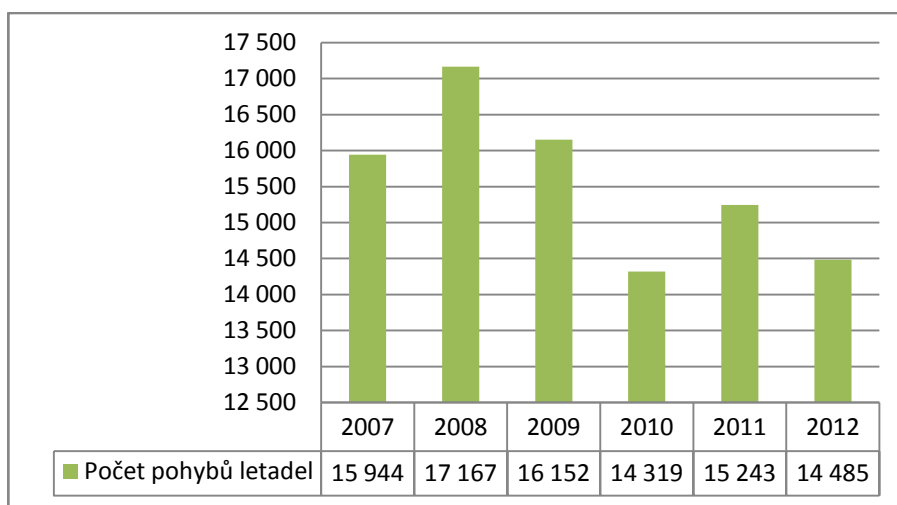
Graf 4. 1: Počet cestujících v letech 2007 -2012

Zdroj: vlastní zpracování z údajů výročních zpráv Letiště Leoše Janáčka v Ostravě

⁵⁸ LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2012*.

V roce 2009 celkový počet cestujících poklesl o 13,2 % oproti roku 2008, počty cestujících klesaly až do roku 2011, první zaznamenaný nárůst byl v roce 2012, kdy počet cestujících vzrostl o 5,2 %. Letiště se během krize snažilo přilákat nové cestující, docházelo k různým rekonstrukcím jak letištní plochy tak vybavení letiště. Přesto počty cestujících až do roku 2012 klesaly. Docházelo k rušení pravidelných linek, jak do Vídně, tak do Prahy. V roce 2012 však linka do Prahy byla znova obnovena, a začala létat přes sezónu nová pravidelná linka na letiště Charlese de Gaulla do Paříže.

Graf 4. 2: Počet pohybů letadel v letech 2007 - 2012



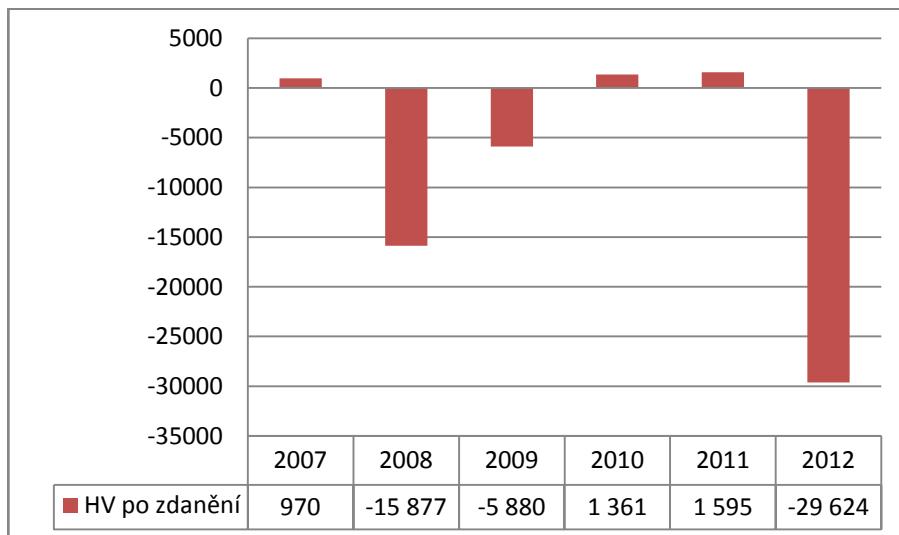
Zdroj: vlastní zpracování z údajů výročních zpráv Letiště Leoše Janáčka v Ostravě

Největší zaznamenaný nárůst počtu letadel byl v roce 2008, kdy celkový počet byl 17 167 letů. V roce 2009, kdy se začala projevovat krize, však tyto počty začaly postupně klesat, v roce 2011 byl zaznamenan nárůst, a to o 6,4 %. V roce 2012 však došlo znovu k poklesu letů, a to o 5 %.

Velice ztrátové pro letiště bylo také zavedení nového spoje z Ostravy do Moskvy, letiště si myslelo, že tímto krokem naláká mnoho cestujících, opak byl však pravdou. V roce 2010 se letiště snažilo udržet ekonomiku na stabilní úrovni, byl zaveden provoz nového charterového letu do Tel Avivu, ale i přesto počet cestujících klesl za rok 2010 o 9 %, to bylo způsobeno především díky úbytku pravidelných linek, především linky do Prahy. V roce 2011 byl pro letiště již optimističtější, po odeznívající krizi cestující obnovily

zájmy o leteckou dopravu. I přes pokračující trend poklesu počtu cestujících, nastalo oživení v charterové dopravě, kde byl zaznamenán nárůst o 9 %.

Graf 4. 3: Hospodářský výsledek po zdanění v letech 2007 - 2012



Zdroj: vlastní zpracování z údajů výročních zpráv Letiště Leoše Janáčka v Ostravě

V roce 2012 se začala provozovat nová letecká linka, a to z Ostravy do Paříže na letiště Charlese de Gaulla, avšak jen přes sezónu. Provoz této linky skončil v říjnu roku 2012. V roce 2013 by však mělo dojít znovu k zavedení této linky a také by na letišti měla být provozována nová linka do Londýna. Přesto, že je letiště na velmi strategickém místě, jeho služby nejsou zcela využity.

V roce 2007, ještě za minulého ředitele letiště, se rozhodovalo, zda v Ostravě zavést nízkonákladové lety, tyto společnosti by za to, aby mohly létat z Ostravy, zaplatily. Ani tak se to vedení nelíbilo, přišlo jim to ponižující, že letiště má na víc než na nízkonákladové lety. Tyto nabídky odmítly a tyto nízkonákladové společnosti odešly na konkurenční letiště do Polska na letiště do Katowic. Toto rozhodnutí vedení letiště bylo podle mého názoru velkou chybou. Katowicím se díky těmto letům začalo velmi dařit a letiště v Ostravě šlo s počty cestujících i odbavených letů dolů, a jelikož letiště v Katowicích není zas tak daleko, nechtějí tyto společnosti provozovat lety v Katowicích, a zároveň i v Ostravě. V současné době musí letiště Leoše Janáčka platit těmto nízkonákladovým společnostem a žádat je, aby létaly z Ostravy.

Letišti by velmi pomohlo, kdyby se mu podařilo nalákat nové nízkonákladové společnosti, které nabízejí nové destinace, které na letišti Leoše Janáčka ještě zavedeny nebyly. Výhody těchto nízkonákladových společností je, že náklady na provoz jsou velmi nízké a také jsou nízké ceny letenek, což by mohlo nalákat více lidí.

5 Závěr

Cílem bakalářské práce bylo pomocí charakteristiky cestovního ruchu a hospodářské krize, která proběhla v letech 2007 – 2009 vyhodnotit, jaké byly dopady této krize na cestovní ruch a konkrétně na letiště Leoše Janáčka v Ostravě.

První kapitola práce je zaměřena na cestovní ruch, na jeho význam, formy a druhy. Dále jsou v této kapitole popsány organizace, jak domácí tak celosvětové, které s cestovním ruchem mají něco společného a také je popsán vztah mezi Evropskou unií a cestovním ruchem.

Druhá kapitola je zaměřena na hospodářskou krizi, která proběhla v letech 2007 – 2009. Jsou zde uvedeny varování, které byly ignorovány, jako např. Asijská krize, Latinskoamerická krize nebo Japonská krize, dále je zde rozepsána hypoteční krize v USA, díky které hospodářská krize započala, a poté je popsána samotná krize, její vznik, a průběh. Následně je v této kapitole uvedeno, jak hospodářská krize ovlivnila cestovní ruch. Průběh roku 2009 potvrdil očekávané důsledky hospodářské krize. Jak celosvětové přehledy, tak i národní statistiky příjezdů hostů do jednotlivých regionů a zemí přinesly doklady o pokles návštěvnosti, a také poklesu příjmů ze zahraničního cestovního ruchu. Nepříznivé ekonomické vlivy způsobily, že již v roce 2008 se ve světě velmi zpomalily meziroční příjezdy návštěvníků. Poslední část kapitoly je zaměřená na poučení z hospodářské krize. V období krátce po finanční krizi většina z ekonomů připustila, že ví méně, než by si přáli vědět, a byla provedena inventura toho, co je takřka nezpochybnitelné.

Poslední část práce je zaměřena na Letiště Leoše Janáčka v Ostravě a na to, jak bylo letiště ovlivněno hospodářskou krizí. Letiště vzniklo v roce 1956, ale ze začátku mělo letiště sloužit především k potřebám armády. V současné době patří mezi mezinárodní letiště a má druhou nejdelší přistávací dráhu v ČR. Bylo provedeno zhodnocení jednotlivých let provozu letiště v letech 2007 – 2012. Ze statistik je jasné, že letiště bylo krizí ovlivněno. Krize se na letišti projevila v roce 2009, kdy počet cestujících poklesl o 13,2 %, celkový počet pohybů letadel klesl o 5,9 % a výsledek hospodaření se dostal do záporných čísel. Letiště však dělalo vše pro to, aby přilákali co nejvíce cestujících. Byla zavedena nová

linka z Ostravy do Moskvy. Tato linka však byla velmi ztrátová a v září roku 2009 byla zrušena. V roce 2010 byl zahájen provoz nového charterového letu do Tel Avivu, ani to nepomohlo, a pokles cestujících byl za rok 2010 o 9 %. Důvodem tohoto poklesu bylo i snížení sedačkové kapacity na trase Ostrava – Praha. Rok 2011 byl již optimističtější, po odeznívající krizi cestujících znova projevíli zájem o leteckou dopravu, nastalo oživení především v charterové dopravě. V roce 2012 došlo k nárůstu počtu cestujících a to o 5,4 % a také bylo na letišti zavedeno nové spojení do Paříže, které přilákalo nové cestující, avšak tento spoj trval pouze přes sezonu. I přes nárůst cestujících však došlo k poklesu pohybů letadel a výsledek hospodaření byl v záporných hodnotách. I rok 2013 by měl přinést pro letiště nové spoje a to do Londýna a taky by měl být obnoven znovu spoj do Paříže.

Cíl bakalářské práce byl splněn, pomocí analýzy bylo zjištěno, že krize na letišti Leoše Janáčka dopad měla. V současné době dělá letiště vše pro to, aby nalákali nové cestující, nebo nové letecké společnosti.

Seznam použité literatury

Literatura

DROBNÁ, Daniela a Eva MORÁVKOVÁ. *Cestovní ruch: pro střední školy a pro veřejnost*. Praha: Fortuna, 2007, 208s. ISBN 80-7168-901-7.

HOLEČEK, Milan, Peter MARIOT a Miroslav STRÍDA. *Zeměpis cestovního ruchu*. 2. Upravené a rozšířené vydání. Praha: České geografická společnost, 2007, 132s. ISBN 80-86034-64-X.

PALATKOVÁ, Monika. *Mezinárodní cestovní ruch*. Praha: Grada, 2011, 221s. ISBN 978-80-247-3750-8.

NOVACKÁ, Ludmila. *Cestovní ruch a Evropská unie*. 1. vydání. Praha: Univerzita Jana Amose Komenského, 2011, 128s. ISBN 978-80-7452-016-7.

DVOŘÁK, Pavel. *Veřejné finance, fiskální nerovnováha a finanční krize*. 1. vydání. Praha: C. H. Beck, 2008, 343s. ISBN 978-80-7400-075-1.

KRUGMAN, Paul. *Návrat ekonomické krize*. 1. vydání. Praha: Vyšehrad, 2009, 168s. ISBN 978-80-7021-984-3.

KOHOUT, Pavel. *Finance po krizi: Evropa na cestě do neznáma*. 3. Rozšířené vydání. Praha: Grada, 2011, 328s. ISBN 978-80-247-4019-5.

WWW stránky

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. MMR: *Ministerstvo*[online].[2013-02-12]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Ministerstvo>

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. MMR: *Světová organizace cestovního ruchu (UNWTO)* [online]. 2009, [2013-02-16]. Dostupné z: [http://www.mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Cestovni-ruch/Mezinarodni-spoluprace/Ucast-v-mezinarodnich-organizacich/Svetova-organizace-cestovniho-ruchu-\(UNWTO\)](http://www.mmr.cz/cs/Podpora-regionu-a-cestovni-ruch/Cestovni-ruch/Mezinarodni-spoluprace/Ucast-v-mezinarodnich-organizacich/Svetova-organizace-cestovniho-ruchu-(UNWTO))

Czech Tourism: *O agentuře czech tourism*[online]. 2013, [2013-02-16]. Dostupné z: <http://www.czechtourism.cz/>

World travel&tourism council. WTTC: *Our mission* [online]. [2013-02-18]. Dostupné z: <http://www.wttc.org/our-mission/>

European travel Commission. ETC: *About ETC* [online]. [2013-02-18]. Dostupné z: <http://www.etc-corporate.org/about-etc>

European Travel&Tourism Action Group, ETAG: *Mission statement* [online]. 2009, [2013-03-02]. Dostupné z: <http://www.etag-euro.org/mission.asp#objectives>

European Union of Tourist Officers, EUTO: *Welcome to EUTO* [online]. [2013-03-03]. Dostupné z: <http://www.euto.org/>

The International Air Transport Association, IATA: *About us* [online]. 2013, [2013-03-03]. Dostupné z: <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>

The European travel agents' and tour operators' associations, ECTAA. *Mission* [online]. 2007, [2013-03-03]. Dostupné z: <http://www.ectaa.org/Home/ECTAA/tabid/62/Default.aspx>

Association of Hotels, Restaurants and Cafés in Europe, HOTREC. *Mission&Priorities* [online]. 2011, [2013-03-03]. Dostupné z: <http://www.hotrec.eu/about-us/mission-priorities.aspx>

European Commission, EC. *Tourism: EU policy - background* [online]. 2013, [2013-03-03]. Dostupné z: <http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/background/>

European Commission, EC. *Calypso* [online]. 2013, [2013-03-06]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/calypso/index_en.htm

Dům financí: informace pro vaši peněženku. *Významné finanční krize 90. let - Jihovýchodní Asie* [online]. 2007, [2013-03-20]. Dostupné z: <http://dumfinanci.cz/clanky/246-vyznamne-financni-krize-90-let-jihovýchodni-asie/>

Euroekonom.cz: Ekonomický portál. *Hypoteční krize v USA. Příčiny, průběh, následky* [online]. 2008, [2013-03-20]. Dostupné z: <http://www.euroekonom.cz/analyzy-clanky.php?type=jz-usa-hypoteky3>

Encyklopedie: Evropa 2045. *Ekonomická krize* [online]. [2013-04-15]. Dostupné z: <http://www.evropa2045.cz/hra/napoveda.php?kategorie=8&tema=172>

Obec Mošnov. *Leoš Janáček Ostrava Airport* [online]. 2013, [2013-04-15]. Dostupné z: <http://www.mosnov.cz/index.php?nid=7905&lid=cs&oid=1445819>

Letiště Leoše Janáčka Ostrava. *Historie* [online]. 2013, [2013-04-15]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-historie-vznik-vyvoj/>

Letiště Leoše Janáčka Ostrava. *Organizace působící na letišti* [online]. 2013 [2013-04-20]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-organizace-pusobici-na-letisti/>

Elektronické publikace

EUROPEAN COMMISSION. EC: *Economic Crisis in Europe: Causes, Consequences and Responses*[online]. EC [2013-03-25]. ISSN 0379-0991. Dostupné z: http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/publication15887_en.pdf

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. MMR ČR: *Zpravodaj o vývoji a predikcích cestovního ruchu*. [online]. MMR [2013-04-09]. Dostupné z: <http://www.mmr.cz/getmedia/5d82db09-b1df-4142-a4e1-0b8b80f335c5/Zpravodaj-o-vyvoji-a-predikcich-cestovniho-ruchu-C.pdf>

LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2007*. [online]. 2007, [2013-04-15]. Dostupné z: <http://intranet.airport-ostrava.cz/web/vyrocni-zprava-letiste-ostrava-2007.pdf>

LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2008*. [online]. 2008, [2013-04-15]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocni_zpravy/VZ_2008.pdf

LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2009*. [online]. 2009, [2013-04-15]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocni_zpravy/VZ%202009.pdf

LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2010*. [online]. 2010, [2013-04-15]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocni_zpravy/VZ2010.pdf

LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2011*. [online]. 2011, [2013-04-15]. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Vyrocni_zpravy/VZ%202011.pdf

LETIŠTĚ LEOŠE JANÁČKA, OSTRAVA: *Výroční zpráva 2012*.

Seznam zkratek

ČNB	Česká národní banka
ČSA	České aerolinie
ČR	Česká republika
ECTAA	The European Travel Agents and Tour Operators Associations Evropská asociace cestovních agentur a cestovních kanceláří
ETAG	European Travel and Tourism Action Group Evropská skupina pro cestovní ruch
ETC	European Travel Commission Evropská komise cestovního ruchu
EU	European Union Evropská unie
EUTO	European Union of Tourist Officers Evropský svaz odborníků cestovního ruchu
FED	Federální rezervní systém
HDP	Hrubý domácí produkt
HOTREC	European trade association of Hotels, Restaurants and Cafés Asociace hotelů, restaurací a kaváren
HV	Hospodářský výsledek
IATA	International Air Transport Association Mezinárodní sdružení leteckých dopravců
ICAO	International Civil Aviation Organization Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IUOTO	International Union of Official Travel Organizations
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
OSN	Organizace spojených národů

TSA	Satelitní účet cestovního ruchu
UNWTO	United Nations World Tourism Organisation Světová organizace cestovního ruchu
USA	United States of America Spojené státy Americké
WTO	World Trade Organization Světová obchodní organizace
WTTC	World Travel and Tourism Council Světová rada cestování a cestovního ruchu

Seznam tabulek

Tabulka 2. 1: Devizové příjmy ze zahraničního cestovního ruchu v letech 2004 -2011

Tabulka 2. 2: Devizové výdaje za zahraniční cestovní ruch v letech 2004 - 2011

Tabulka 4. 1: Vývoj počtu cestujících a počtu pohybu letů

Tabulka 4. 2: Vývoj tržeb, výnosů a výsledku hospodaření (v tis. Kč)

Tabulka 4. 3: Vývoj počtu cestujících a počtu pohybů letadel

Tabulka 4. 4: Vývoj tržeb, výnosů a výsledku hospodaření (v tis. Kč)

Tabulka 4. 5: Vývoj počtu cestujících a počtu pohybů letadel

Tabulka 4. 6: Vývoj tržeb, výnosů a výsledku hospodaření (v tis. Kč)

Tabulka 4. 7: Vývoj počtu cestujících a počtu pohybů letadel

Tabulka 4. 8: Vývoj tržeb, výnosů a výsledku hospodaření (v tis. Kč)

Tabulka 4. 9: Vývoj počtu cestujících a počtu pohybů letadel

Tabulka 4. 10: Vývoj tržeb, výnosů a výsledku hospodaření (v tis. Kč)

Tabulka 4. 11: Vývoj počtu cestujících a počtu pohybů letadel

Tabulka 4. 12: Vývoj tržeb, výnosů a výsledku hospodaření (v tis. Kč)

Seznam obrázků

Obrázek 4. 1: Letiště Leoše Janáčka v Ostravě

Obrázek 4. 2: Historie letiště Leoše Janáčka v Ostravě

Seznam grafů

Graf 2. 1: Devizové příjmy a devizové výdaje ze zahraničního cestovního ruchu v letech 2004 – 2011

Graf 3. 1: Přírůstky/úbytky příjezdů v mezinárodním cestovním ruchu podle WTO v %

Graf 4. 1: Počet cestujících v letech 2007 - 2012

Graf 4. 2: Počet pohybů letadel v letech 2007 -2012

Graf 4. 3: Hospodářský výsledek po zdanění v letech 2007 -2012

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- bere na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohou jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

Ve Valašském Meziříčí dne 10.5.2013

Prohlašuji!
.....
Jméno a příjmení studenta